

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет»
(национальный исследовательский университет)
Высшая школа экономики и управления
Кафедра «Таможенное дело»

РАБОТА ПРОВЕРЕНА
Рецензент, ВРИО директора
ООО «Эн + Логистика»

_____ Г.Р. Курбанов
_____ 2020 г.

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Заведующий кафедрой, к.э.н.

_____ Е.А. Степанов
_____ 2020 г.

Анализ роли таможенной логистики в обеспечении
внешнеторгового оборота Российской Федерации

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА
К ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЕ
ФГАОУ ВО «ЮУрГУ (НИУ)» – 38.05.02.2020.485.ПЗ ВКР

Руководитель работы
Старший преподаватель
_____ Е.Н. Салимоненко
_____ 2020 г.

Автор работы
студент группы ЭУ– 569
_____ Н.А. Телегин
_____ 2020 г.

Нормоконтролер
К.э.н., доцент
_____ О.А. Николаевская
_____ 2020 г.

АННОТАЦИЯ

Телегин Н.А. Анализ роли таможенной логистики в обеспечении внешнеторгового оборота Российской Федерации. – Челябинск: ЮУрГУ, ЭУ-569, 2020, 104 с., 11 рис., 5 табл., библиографический список – 41 наим., прилож. – 2.

В данной дипломной работе объектом исследования является таможенная логистика во внешнеторговом обороте Российской Федерации.

Предметом данной работы выступает сущность таможенной логистики и ее влияние на внешнеторговую деятельность Российской Федерации.

Целью дипломной работы является исследование роли таможенной логистики, как мероприятия по реализации внешнеторгового оборота Российской Федерации.

В работе рассмотрены основные положения и сущность таможенной логистики, раскрыты основные методологические аспекты, присущие внешнеторговому обороту России, определено понятие, виды и обязанности таможенного перевозчика, и детально изучены основные условия включения и исключения его из реестра. Проведен подробный анализ внешнеторгового оборота РФ в целом и по федеральным округам, основных товарных структур по экспорту и по импорту, произведен детальный анализ статистических данных по таможенному перевозчику. Рассмотрены и оценены внешнеторговые потоки РФ, а также выявлены основные проблемы при осуществлении внешнеторговой деятельности участниками ВЭД. Разработаны рекомендации в целях совершенствования таможенной логистики РФ для осуществления успешных внешнеторговых сделок.

Результаты выпускной квалификационной работы имеют практическую значимость для таможенных органов и участников ВЭД.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	8
1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТАМОЖЕННОЙ ЛОГИСТИКИ В СФЕРЕ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РФ.....	10
1.1 Сущность и основные положения таможенной логистики.....	10
1.2 Внешнеторговый оборот России: основные методологические аспекты.....	26
1.3 Таможенный перевозчик: понятие, виды, обязанности, условия включения и исключения из реестра.....	31
2 АНАЛИЗ ВНЕШНЕТОРГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РФ.....	39
2.1 Анализ внешнеторгового оборота Российской Федерации.....	39
2.2 Анализ статистических данных по таможенному перевозчику.....	55
3 ВЛИЯНИЕ ТАМОЖЕННОЙ ЛОГИСТИКИ НА ВНЕШНЕТОРГОВЫЙ ОБОРОТ РФ.....	64
3.1 Основные проблемы, связанные с внешнеторговыми оборотами РФ...	64
3.2 Разработка рекомендаций в целях совершенствования таможенной логистики в РФ.....	78
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	95
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	97
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	103
ПРИЛОЖЕНИЕ А.....	103
ПРИЛОЖЕНИЕ Б.....	104

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы. На современном этапе развития мировой цивилизации внешняя торговля является одним из самых важных элементов функционирования и развития как отдельно взятой страны, так и всего мира в целом. Известно, что ни одно государство не может развиваться без устройства действенной системы хозяйственных связей с экономиками остальных стран в условиях протекания интеграционных процессов. В критериях процесса интеграции государственной политики в мировое хозяйство появляется беспристрастная необходимость в разработке новых способов и стратегий управления, связанных с международными операциями, основным элементом которых выступает логистический подход. В ходе повседневного использования логистики при осуществлении экспортно-импортного контроля над товарными потоками применение логистических моделей – актуальными способ развития экономики страны. Связано это с растущим укреплением партнерских отношений среди всех стран мира, а также с расширением взаимоотношений между реализующимися субъектами всех торговых стран партнеров. Логистика во внешнеэкономической деятельности имеет свою специфику в относящихся к ней международных операциях, таких как прохождение таможенных формальностей, регулирование условий доставки грузов по договорам купли-продажи на основе правил Инкотермс и международных правил перевозки, оформление товаросопроводительных документов, страхование и т.д. Структура и динамика международной торговли не являются постоянными величинами: потоки грузов, пересекающих огромные территории и не одну таможенную границу, постоянно меняются как в количественном, так и качественном отношении. Огромное влияние на международные перевозки оказывает структура мирового рынка. Неравномерность динамики транснациональных перевозок на современном этапе, безусловно, влияет на стратегический выбор организации цепи поставок. При сохранении современных тенденций мировой экономики приоритетным направлением в ведении международного бизнеса становится формирование логистических

цепочек, использование инструментов снижения финансовых и временных потерь на пути доставки товаров от производителей к потребителям.

Целью дипломной работы является рассмотрение основных положений и сущности таможенной логистики и раскрытие основных методологических аспектов внешнеторгового оборота России, выявление ключевой проблемы влияния таможенной логистики на внешнеторговый оборот России.

Объектом исследования является таможенная логистика во внешнеторговом обороте Российской Федерации.

Предметом данной работы является сущность таможенной логистики и ее влияние на внешнеторговую деятельность Российской Федерации.

Задачи работы заключаются в следующем:

- детально изучить сущность и основные положения таможенной логистики;
- рассмотреть основные методологические аспекты, связанные с внешнеторговым оборотом в целом и таможенным перевозчиком;
- изучить основные обязанности таможенного перевозчика, а также условия включения и исключения его из реестра;
- подробно проанализировать внешнеторговый оборот Российской Федерации и статистические данные по таможенному перевозчику за каждый год анализируемого нами периода;
- выявить проблемы, возникающие при осуществлении внешнеторговых потоков и реализации процессов экспорта и импорта;
- разработать практические рекомендации для участников ВЭД по повышению эффективности внешнеторговых сделок.

Результаты данной дипломной работы могут быть использованы участниками внешнеторговых сделок для осуществления более эффективной торговой деятельности в сфере ВЭД.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТАМОЖЕННОЙ ЛОГИСТИКИ В СФЕРЕ ВНЕШНЕКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РФ

1.1 Сущность и основные положения таможенной логистики

Современные темпы развития таких взаимоотношений, как торгово-экономических, помогают выявить эффективные движения организации производственно-финансовых, информационных и материальных потоков всех организационных альянсов. Расчетливый и развернутый механизм и есть первостепенное решение достижения больших последствий в сфере логистики. На возникновение такого современного ответвления логистики, как таможенной, повлияло развитие процесса внешнеторгового товарооборота во всех государствах мира. Появление самого понятия логистики, в частности таможенной, как особенного направления познаний, связано с ростом роли таможенных органов в глобальных логистических цепях системы как внешней, так и внутренней торговли. Это случается потому, как управление экспортно-импортными потоками в настоящее время невозможно в отсутствие оптимального взаимодействия предприятия с таможенными органами. Конфигурации данного взаимодействия постоянно изменяются и улучшаются, что связано с неизменным научно-техническим прогрессом в организации как внутренней, так и внешней торговли, и таможенного дела. В России, как и в любом государстве мира, складывается своя институциональная среда в системе внешнеторговых взаимоотношений, что служит основанием формирования особых таможенно-логистических механизмов взаимодействия участников внешней торговли и таможни. Потому, изучение специфики данного взаимодействия в России представляет особенный интерес. Применение методологии таможенной логистики в таможенном деле показывает перспективные тенденции направления таможенной службы России, связанные с форсированием её товарооборота на основании оптимизации товаропотоков, развитием эффективности таможенного управления и созданием подходящих

условий для всех участников внешнеэкономической деятельности. Таможенная логистика рассчитана на решение сложных задач, которые призваны сделать процессы экспорта и импорта продукции и товаров в большей степени оптимальными и в меньшей степени затратными. Применение таких принципов логистики в таможенном деле, как, оптимизация ресурсов и схем, как вещественных (товары, транспорт), так и невещественных (информация, людские ресурсы и прочее), позволяет оптимизировать процессы, связанные с международными транспортировками товаров. Таможенная логистика имеет очень уместный характер, так как включает в себя как конкретные события по явному таможенному оформлению всех грузов, заполнению отдельных таможенных деклараций, проверке всего груза на явное соответствие вышеупомянутых декларации, так и оказанию всех услуг по качественному хранению грузов, индивидуальному таможенному сопровождению, определенному лицензированию и сертификации всех стоящих товаров и ввозимой готовой продукции. Большое и важное значение в операциях и разработках по осуществлению всей таможенной логистики также имеет степень и роль развития всей около таможенной и явной таможенной инфраструктуры, присущая деятельность которой четко определена собственными интересами всего мирового рынка или внешнеэкономического определенного товарного оборота и торговли в целом. Если мы будем сравнивать Россию со всеми странами ЕАЭС, то наша страна явно показывает свое внушительное преимущество в становлении таможенной инфраструктуры. Но, при этом, очевидно отставание от стран БРИКС. Это связано тем, что российская таможенно-логистическая инфраструктура имеет ряд существенных недоработок. Эффективно развивающаяся вся инфраструктура дает явные возможности не только лишь сохранять определенные денежные затраты всех иных участников внешнеэкономической деятельности, но и определенно гарантирует высокий уровень, который необходим для общей государственной безопасности любого государства.

Для того, чтобы определить, что подразумевает под собой, сравнительно новая область, а именно таможенная логистика, объединяющая в себе как различные, но в то же время как взаимосвязанные области деятельности: таможенную и логистическую, дадим определение термину «таможенная логистика». Само понятие встречается в целом ряде работ отечественных экономистов и специалистов в логистике, в частности, в таможенной. Каждый из авторов использует данный термин для анализа определенного механизма взаимодействия участников внешней торговли как с таможенными органами в целом, так и с конкретными структурными подразделениями. Обобщенные подходы разных авторов к понятию «таможенная логистика» представлены ниже, рассмотрим их более детально и подробно.

Барамзин С. В. выделяет термин «таможенная логистика» как совокупность методов рационального построения таможенных технологий [33].

Альбеков А. У., Гамидуллаев С. Н., и Парфенов А. В. представляют термин «таможенная логистика», с одной стороны, – как совокупность средств и методов, используемых участниками внешнеэкономической деятельности для оптимизации (рациональной организации) товародвижения через таможенные границы сопредельных государств, а с другой стороны, – как методологию управления потоковыми процессами в таможенных системах различных типов [34].

Берёзкина Н. Н. понимает под термином «таможенная логистика» прикладное направление логистики, которое связано с государственным регулированием внешнеторговой деятельности, основной задачей которого является обеспечение согласованности материальных (экспортно-импортных и товарных) и сопутствующим им информационных и финансовых потоков в таможенной деятельности [35].

Основываясь на высказываниях авторов, чьи формулировки, представленные чуть выше, данные точки зрения позволяют показать разноплановость и общенаправленность авторских мнений к определению сущности таможенной логистики. Резюмируя данные авторские взгляды, мы можем выделить два главных

направления толкования сущности об таможенной логистике как о определенной практической деятельности в целом:

– совокупность методов рационализации применения таможенных процедур и технологий, целевой ориентацией которой является повышение эффективности таможенного администрирования;

– совокупность средств, а также методов оптимизации потоковых процессов во внешнеэкономической деятельности, направленных на сокращение издержек участников ВЭД.

Оценка этих подходов позволяет нам подметить, что исследование таможенной логистики только с позиций конкретного процесса перемещения товаров через таможенную границу изображается неполным, поскольку таможенная логистика как действие по оптимизации международных потоковых процессов (финансовых, информационных и товарных) решает конкретные задачи всех сторон и владеет конечной целью для достижения баланса всех интересов обеих сторон. Кроме этого, необходимость в таможенной логистике наступает в случае формирования мировой логистической системы во внешнеторговом обороте, если таможенные органы выступают в качестве звеньев всей логистической цепи.

Беря во внимание все вышесказанное, сделав промежуточный вывод, можем сказать, что таможенная логистика представляет из себя область взаимодействия всех участников ВЭД с конкретными таможенными органами в международной цепи поставки продукции и возникает лишь тогда, когда таможенные органы возникают в качестве институционального члена данной цепи поставок. В условиях принятого характера таможенных процедур для участников ВЭД логистика представляет из себя, инструмент оптимизации всех взаимодействий таможенных органов с участниками ВЭД. Критерием этой оптимизации надлежит анализировать оперативность движения товарных потоков.

В современном мире можно выделить следующие факторы, определяющие значение и влияющие на развитие таможенной логистики:

- развитие всей мировой экономики, рост общего оборота между странами;
- возрастающая роль в научно-техническом развитии страны;
- глобализация, а также расширение процессов сближения интеграции;
- увеличение общей роли транснациональных торгующих корпораций;
- либерализация всей экономики во многочисленных странах.

Таможенная логистика всей своей объектно-предметной ролью имеет внешнеторговые конкретные потоки во время всех перемещений грузов через явные таможенные границы, также вовлечение их в общий экономический оборот.

Торговые товарнологистические потоки – это упорядоченное множество конкретных товароматериальных или же нематериальных ценностей, конструктивно взаимосвязанных друг с другом и воспринимаемые как единое целое, пересекающее в процессе всего своего движения от явного поставщика до явного потребителя хотя бы раз любую таможенную границу, а также и в характерном отношении, к которым, собственно в этой явной связи, осуществляются все специальные регулируемые таможенные операции.

Логистические финансовые потоки, реализовывая определенные внешнеторговых операций, делаться на две комплектуящее. К первой, уплачиваемой за товар импортеру, относятся всем известные платежи. Особенностью этого потока является управление законодательством большей части стран и транснациональными договорами. Сюда же стоит отнести поток страховых отчислений, а также явных страховых выплат. Иной составной долью этого потока, в регионе внешней торговли, считаются таможенные платежи, с их помощью страны регулируют явные объемы, товарный состав и определенные направления ввозных и вывозных, а также товарно-ассортиментных потоков.

Рассматривая информационные потоки, стоит отметить следующий момент, в таможенной логистике, как и в любой стране, физическое передвижение через определенные таможенные границы связано с выполнением нужных таможенных процедур, а также с использованием особых информационных технологий.

Регулирование потоками транснациональных логистических процедур формируется с данными, взаимосвязанными между собой, факторами:

- определенный характер экспортных и импортных товарных потоков;
- таможенные процедуры, в которых целесообразно реализовывать продукцию;
- конкретных таможенный тариф;
- а также меры национального и не национального характера.

Потому, логистический подход по регулированию экспортно-импортными товарными процессами принципиально различается от традиционного формированием оптимально управленческой системы взаимосвязи всех участников ВЭД в результате осуществления определенных таможенных процедур для осуществления наибольшего связанного экономического эффекта. Особенность международных логистических цепей сводится на том, что не многое зависит от участников ВЭД, так как определенные операции осуществляются таможенными органами, чьи задачи могут не совпадать с целями определенных участников ВЭД. В связи с этим, суть логистического подхода по реализации внешнеторговых потоковых процессов можно обусловить, как формирование системы, чья основа функционирования заключается в сокращении временных и финансовых издержек на реализацию конкретных процедур, являющиеся связующим звеном в транспортировке товаров через определенную таможенную границу и их дальнейшим вовлечением в национальный оборот в интересах каждого участника внешнеэкономической сделки.

Любые международные сообщения различными видами транспорта регулируются определенными документами. Если мы говорим о морских видах транспорта, то основные положения о реализации данного таможенно-логистического потока определены в «Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года» [24]. Также, данные положения были прописаны в «Конвенции ООН о морской перевозке грузов (Гамбургские правила)» [25]. Конкретно эта Конвенция вступила в силу 01.11.1992 года. Несмотря на то, что, в основном, во всем мире используют именно Гамбургские

правила, Российская Федерация не является ее участником. Если мы говорим о железнодорожных видах транспорта, то основные положения данного логистического потока расписаны в «Международной конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ)» [26], помимо этого положения расписаны в «Соглашении о Международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)» [27]. Данное соглашение действует с 01.11.1951 года. Помимо этого, если мы говорим о не менее важном, о воздушном виде транспорта, то важнейшие положения данного транспорта указаны в «Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок» [28], от 1929 года, так называемая Варшавская конвенция, и в «Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок» от 28.05.1999 года, по-другому именуемая, как Монреальская конвенция [29]. С недавнего времени, а именно 03.04.2017 года Президент Российской Федерации подписал федеральный закон «О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок» [3], в следствии чего наша страна присоединилась к данной Конвенции. И в заключении, если мы говорим о автомобильном виде транспорта, то основные положения данного вида раскрыты в «Конвенции ООН о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ)» [30] подписанная в городе Женева, и в «Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП» [31].

Важный вопрос, влияющий на многие аспекты таможенной логистики, – распределение обязанностей и расходов между продавцом и покупателем. Весь процесс заключения внешнеторгового договора, для международной купли-продажи товаров, упрощает применение таких типовых условий, как «базисы поставки» – сокращенные определения стандартных условий договора купли-продажи товара. То есть, базис поставки – это распределение между сторонами договора обязанностей при выполнении этого договора, распределение транспортных издержек и других расходов, связанных с поставкой, а также

определение момента переходов рисков, совокупно связанных с их гибелью, а также утратой, или явной порчи всего товара в основном процессе торговой транспортировки. Наибольшее распространение среди них получили международные транснациональные правила «ИНКОТЕРМС».

В связи с необходимостью обеспечить коммерсантов международными правилами толкования торговых терминов, наиболее часто используемых во внешней торговле, Международная торговая палата (МТП) в 1936 году опубликовала первое издание правил Incoterms. Далее, с изменением параметров торговли и увеличением различных способов доставки товаров менялись и международные правила Инкотермс. Изменения и поправки были сделаны в 1953, 1967, 1976 годах, а с 1980 года Инкотермс стал периодически пересматриваться каждые 10 лет, и обновлялся в 1990, 2000, 2010 годах.

10 сентября 2019 года был опубликован новейший девятый выпуск правил Incoterms 2020, который вступил в силу с 1 января 2020 года [38]. Новые правила Инкотермс 2020 представляют собой обновленную версию правил Incoterms 2010, которые были разработаны в Международной торговой палате (МТП) комитетом экспертов редакционной группой. Целью Редакционной группы и пересмотра действующих правил Инкотермс состояла в том, чтобы их максимально упростить, и кроме того, удалить излишне базисы поставок, которые могут вызвать путаницу и недопонимание в использовании торговых терминов, более четко разъяснить все условия поставок для экспортеров и импортеров по всему миру. Вопреки тому, что в дальнейшем, в работе будут анализироваться статистические данные тех годов, когда импортеры и экспортеры следовали своду правил, на тот момент, последней версией Incoterms 2010, мы будем отталкиваться от крайней версии правил, а именно от Incoterms 2020. Международная торговая палата (ИСС) с 2020 года не обязывает применять новые правила Инкотермс 2020, а лишь рекомендует их к использованию, поэтому в международных контрактах можно ссылаться на правила, перечисленные в Инкотермс 2010.

Благодаря Инкотермсу в каждом договоре также указываются определенные моменты, когда риски переходят от явного продавца к явному покупателю, а не только все обязанности сторон и определенные условия поставки. Следует помнить, что Постановлением Торгово-Промышленной Палаты РФ N 54-5 от 28.06.2012 [11] интернациональные правила толкования торговых терминов «ИНКОТЕРМС» признаны в России торговыми обычаями. При отсутствии договоренности об ином считается, что стороны подразумевали применение к их договору или к его заключению обычая, о котором они знали или должны были знать и который в интернациональной торговле широко знаком и неизменно соблюдается сторонами в договорах данного рода в соответствующей области торговли [32]. Обоснованность применения торговых обычаев признается всеми центрами международного коммерческого арбитража. Инкотермс не является нормативно – правовым документом, т.е. его применение не обязательно, однако, как показывает практика, все экспортеры и импортеры, заключающие внешнеторговый договор, как правило, используют именно Инкотермс для успешной купли – продажи товара. Основная задача Инкотермса – стандартизация условий и оптимизация этих же условий для международных и торговых договоров поставки при приведения этих условий в соответствие определенным законам всех международных стран – участников этого контракта:

	<u>Таможня</u>	<u>Погрузка</u>	<u>Доставка в порт</u>	<u>Погрузка на судно</u>	<u>Перевозка</u>	<u>Выгрузка с судна</u>	<u>Доставка до места</u>	<u>Разгрузка</u>	<u>Таможня</u>
EXW	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FCA	1	1	0	0	0	0	0	0	0
FAS	1	1	1	0	0	0	0	0	0
FOB	1	1	1	1	0	0	0	0	0
CFR	1	1	1	1	1	0	0	0	0
CIF	1	1	1	1	1	0	0	0	0
CIP	1	1	1	1	1	1	1	0	0
CPT	1	1	1	1	1	1	1	0	0
DAP	1	1	1	1	1	1	1	0	0
DPU	1	1	1	1	1	1	1	1	0
DDP	1	1	1	1	1	1	1	1	1

0 - Покупатель

1 - Продавец

Рисунок 1 – Распределение ответственности согласно Incoterms 2020

Все термины, входящие в состав Инкотермс, обозначены в виде трехбуквенной аббревиатуры, первая буква в которой указывает на момент и место перехода обязательств от поставщика к получателю:

E	(англ. departure, отгрузка), «самовывоз». Обязательства переходят к покупателю непосредственно в момент отправки и, соответственно, в месте отправки товара. – EXW.
F	(англ. main carriage unpaid, основная перевозка не оплачена), «транспортную перевозку оплачивает покупатель». Точкой перехода обязательств является терминал отправления перевозки при условии, что основная часть транспортной перевозки остается неоплаченной. – FCA, FAS, FOB.
C	(англ. main carriage paid, основная перевозка оплачена), «транспортную перевозку оплачивает продавец». Оплата основной перевозки производится в полном объеме, обязательства переходят в момент поступления груза к терминалу прибытия. – CPT, CIP, CFR, а также CIF.
D	(англ. arrival, прибытие), «доставка». Полноценная доставка, когда переход обязательств осуществляется в момент принятия товара покупателем. – DAP, DPU, DDP.

Рисунок 2 – Содержание Инкотермс 2020

Действующие условия поставок Инкотермс 2020 содержат 11 терминов, из которых 7 применимы к грузоперевозкам, осуществляемым любым видом транспорта, и 4 – исключительно к способам поставки товара посредством наводных перевозок (морской транспорт и транспорт территориальных вод). Рассмотрим расшифровку универсальных терминов Инкотермс:

«Поставка EXW» – (франко-склад, франко-завод). «Самовывоз» или категория перевозок, где точкой франко, то есть местом перехода ответственности от поставщика к получателю, является непосредственно склад продавца.

«Поставка FCA» – (франко-перевозчик). Данный режим, обязывает продавца доставить товар к месту приема его перевозчиком в соответствии с условиями договора (оплата экспортных пошлин – обязанность поставщика).

«Поставка CPT» – (перевозка оплачена до). Оплата основной части перевозки, то есть до точки прибытия, лежит на продавце, который, в соответствии с

договором, осуществляет доставку товара перевозчику (расходы на страховые и таможенные сборы, взносы за импорт и растаможку на покупателя).

«Поставка СІР» – (перевозка и страховка оплачена до). Этот режим доставки, практически аналогичен категории СРТ, разница заключается в возложении обязанности по уплате страховки на продавца.

«Поставка DPU» – (доставка до места выгрузки). Идет распределение расходов между продавцом и покупателем: первый оплачивает поставку до терминала прибытия и экспортные платежи, и страховые сборы, второй – таможенную очистку и оставшуюся часть транспортировки до места назначения.

«Поставка DAP» – (доставка до места). Поставка товара к месту назначения с возложением обязанностей по уплате импортных пошлин и налогов в адрес государства-получателя возлагается на покупателя.

«Поставка DDP» – (доставка с оплатой пошлин). Доставка товара к месту назначения с возложением расходов на продавца в полном объеме.

Следующие термины применяются к грузоперевозкам, осуществляемым морским и иным наводным транспортом:

«Поставка FOB» – (франко борт). Отгрузка товара на судно, принадлежащее покупателю или оплаченное им, при этом оплата части доставки до терминала входит в обязанность продавца.

«Поставка FAS» – (свободно вдоль борта судна). Доставка товара идет к судну покупателя без отгрузки. Бремя оплаты отгрузки и доставки лежит на получателе.

«Поставка CFR» – (стоимость и фрахт). Перевозка груза до порта, указанного в договоре. Все расходы по доставке, оплате страховки, разгрузки и перевалочных работ при этом покупатель несет самостоятельно.

«Поставка CIF» – (стоимость, страхование и фрахт). Данный режим поставки, аналогичен категории CFR, однако оплата всех страховых взносов возлагается на конкретного продавца.

Компонентная подструктура таможенной логистики рассматривает логистические функции таможенных процедур. Но прежде чем проанализировать

их, рассмотрим методы государственного регулирования внешнеторговой деятельности. Существуют следующие методы регулирования [2]:

- таможенно-тарифное регулирование;
- нетарифное регулирование;
- запреты, а также ограничения во внешнеторговой деятельности услугами и интеллектуальной собственностью;
- меры экономического и административного характера, они способствуют развитию внешнеторговой деятельности и предусмотренных настоящим Федеральным законом. Иные методы не допускаются для государственного регулирования внешнеторговой деятельности.

Методы таможенного тарифного регулирования и методы нетарифного регулирования являются основными инструментами торговой политики государства. Под таможенным тарифом понимают перечень упорядоченных ставок таможенных пошлин в сочетании с товарной номенклатурой, используемой для классификации конкретных товаров в международной торговле любого государства. Тарифные методы охарактеризуются введением, изменением и отменой ввозных и вывозных таможенных пошлин. На данный момент существуют следующие виды ставок пошлин: адвалорные – начисляемые в процентах к таможенной стоимости облагаемых товаров (устанавливаются в процентах от таможенной стоимости), специфические – начисляемые в установленном размере за единицу облагаемых товаров (устанавливается в денежных единицах за единицу измерения), комбинированные – сочетающие адвалорные и специфические виды таможенного обложения [4].

Для того, чтобы правильно определить конкретную таможенную пошлину по определенному товару, необходимо определить код данного товара с помощью Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза:

06-14	□ II. Продукты растительного происхождения (Группы 06-14)
15	□ III. Жиры и масла животного или растительного происхождения и продукты их расщепления; готовые пищевые жиры; воски животного или растительного происхождения (Группа 15)
16-24	□ IV. Готовые пищевые продукты; алкогольные и безалкогольные напитки и уксус; табак и его заменители (Группы 16-24)
16	□ Готовые продукты из мяса, рыбы или ракообразных, моллюсков или прочих водных беспозвоночных
17	□ Сахар и кондитерские изделия из сахара
1701 ...	□ Сахар тростниковый или свекловичный и химически чистая сахароза, в твердом состоянии
1702 ...	□ Прочие сахара, включая химически чистые лактозу, мальтозу, глюкозу и фруктозу, в твердом состоянии; сиропы сахарные без добавления вкусо-ароматических или красящих веществ; искусственный мед, смешанный или не смешанный с натуральным медом; карамельный кулер
1703 ...	□ Меласса, полученная в результате извлечения или рафинирования сахара
1704 ...	□ Кондитерские изделия из сахара (включая белый шоколад), не содержащие какао
1704 1 ...	□ жевательная резинка, покрытая или не покрытая сахаром
1704 9 ...	□ прочие
1704 90 100 0	□ экстракт солодки, содержащий более 10 мас.% сахарозы, но не содержащий других добавок
1704 90 300 0	□ шоколад белый
1704 90 5 ...	□ прочие

Рисунок 3 – Пример определения кода ТН ВЭД

При таможенном оформлении, а именно при помещении товаров и транспортных средств под определенную таможенную процедуру и прекращении действия этой процедуры, необходимо следующее:

- товар, прибывший или убывающий на некотором транспорте средстве;
- предоставление и оформление всех необходимых документов;
- уплата установленных пошлин, сборов и налогов.

В соответствии с Таможенным кодексом Евразийского экономического объединения, все таможенные процедуры представляют из себя совокупность норм, определяющих для таможенных целей требования и условия пользования и (или) распоряжения товарами на таможенной территории Таможенного союза или за его конкретными пределами. Значит, каждая из таможенных процедур во многом обуславливает порядок исчисления и уплаты таможенных платежей, а также их размер. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза включает в себя 17 таможенных процедур и общие положения о данных процедурах [19]:

- 1) экспорт;
- 2) выпуск для внутреннего потребления;
- 3) таможенный транзит, таможенный склад;

- 4) переработка на таможенной территории, также переработка вне таможенной территории и переработка для внутреннего потребления;
- 5) временный ввоз (допуск), временный вывоз;
- 6) реимпорт, реэкспорт;
- 7) беспошлинная торговля, уничтожение, отказ в пользу государства;
- 8) свободная таможенная зона, свободный склад;
- 9) специальная таможенная процедура.

Для того, чтобы более детально продемонстрировать перемещение товаров под определенную таможенную процедуру, возьмём таможенную процедуру таможенного транзита:

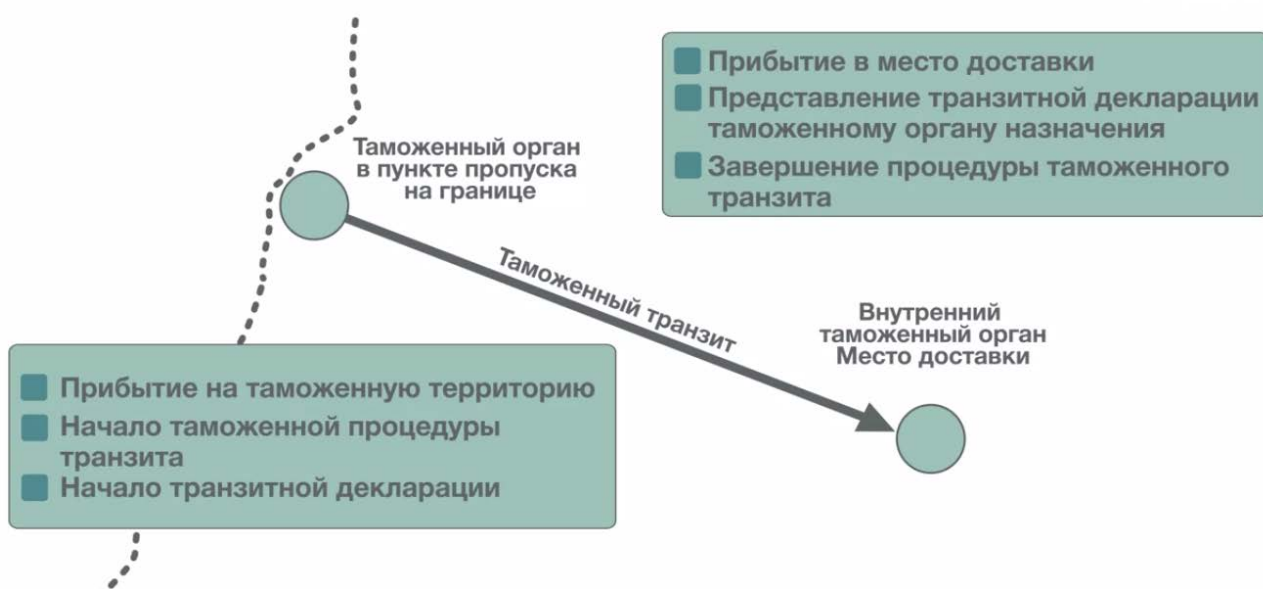


Рисунок 4 – Перемещение товаров в соответствии с таможенной процедурой транзита

Как мы видим, из рисунка, представленного выше, таможенный транзит сопровождает транспортировку товаров, поэтому наличие договора перевозки или экспедирования между грузоотправителем и грузополучателем товаров необходимо. Как следствие, требуется наличие транспортных (перевозочных) документов, а также транспортного средства, отвечающего требованиям к перевозке: наличие цельных грузовых отсеков без повреждений с возможностью

наложения средств таможенной идентификации (пломб). Ещё одним условием таможенного транзита является наличие обеспечения уплаты таможенных платежей. Данное обеспечение в РФ может быть предоставлено в форме поручительства или в виде банковской гарантии, либо в виде денежного залога. Сумма обеспечения рассчитывается, исходя из суммы таможенных платежей, которые подлежали бы уплате в случае помещения иностранных товаров под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления или помещения товаров ЕАЭС под таможенную процедуру экспорта (для товаров, в отношении которых предусмотрена уплата вывозных таможенных пошлин).

По прибытию товара, подается декларация на это товар вместе со всеми необходимыми документами, таможенный орган рассматривает принятия этой декларации и в течении определенного времени, зависит это от особенности самого товара, и после этого происходит выпуск данного товара:

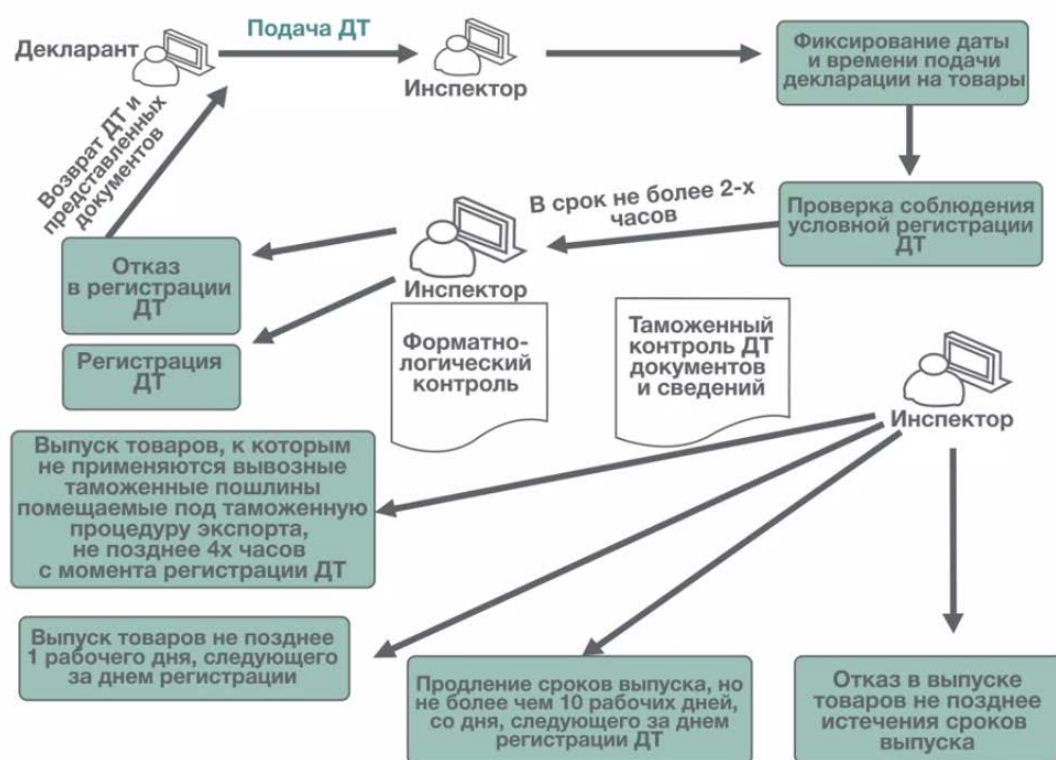


Рисунок 5 – Процесс рассматривания и выпуска товара

После прибытия товара, при необходимости, сотрудники таможенных органов применяют некоторые формы таможенного контроля. Согласно ТК ЕАЭС, при

проведении таможенного контроля таможенные органы применяют следующие формы таможенного контроля:

- получение объяснений;
- проверка таможенных, иных документов и (или) сведений;
- таможенный осмотр, таможенный досмотр;
- личный таможенный досмотр;
- таможенный осмотр помещений и территорий;
- таможенная проверка (камеральная и выездная) [37].

Исходя из всего вышесказанного, основная цель таможенной логистики в целом – это соответствующее обеспечение наиболее действенного и эффективного явного функционирования всех осуществляемых процессов и экспорта, и явного импорта всех товаров, а также значимое снижение определенных затрат всех регулирующих таможенных органов, а также и иных субъектов во всей внешнеэкономической торговой деятельности. Основная основополагающая задача всей таможенной логистики в целом – это явная поддержка по определённому развитию всей товарной и транснациональной торговли в частности, а также внушительное ускорение всего общего товарооборота и характерное усиление всех внешнеторговых отношений России с другими странами. Результативность таможенной системы помогает расширению международного сотрудничества, пополняет бюджет страны, гарантирует национальную безопасность государства и является первичным фактором по усилению всего товарооборота страны. Перемещение товаров через таможенную границу требует следования определенных правил и норм. Обязанность по контролю за обеспечением соблюдения таможенного законодательства Таможенного союза положена на таможенные органы стран – членов Таможенного союза. В рамках осуществления данной обязанности таможенные органы государств – членов Таможенного союза совершают таможенные операции, предшествующие подаче таможенной декларации и таможенные операции, связанные с помещением товаров под таможенную процедуру и осуществляют таможенный надзор и контроль в

отношении всех товаров и всех транспортных средств, перемещаемых через определенную таможенную границу Таможенного союза.

1.2 Внешнеторговый оборот России: основные методологические аспекты

Традиционной и наиболее развитой формой интернациональных экономических взаимоотношений является внешняя торговля. На долю торговли приходится примерно 80 процентов всего объема международных экономических отношений. В нынешних реалиях активное содействие государства в транснациональной торговле реализуется благодаря следующим преимуществам: страна приобщается к всемирным свершениям как в науки, так и в техники, реализует структурные преобразования в наиболее сжатые сроки для всей экономики, позволяет реализовывать определенные ресурсы, имеющиеся в стране, наиболее действенно, а также удовлетворяет все требования жителей в полной мере. Международная торговля является одной из форм связи между товаропроизводителями разнообразных государств, возникающей на основе международного разделения труда, и формулирует их взаимную экономическую зависимость. Наиболее активно развивается реализация наукоемких товаров и инновационной продукции, тем самым стимулируя большинство межтрансковых конверсий услугами и товарами. Торговля определенными услугами, товарами специального назначения побуждает развиваться всю мировую торговлю в целом.

Из основных направлений развития всей внешней торговли можно выделить следующие аспекты [12]:

- недвусмысленная поддержка, совершенствование всего экспорта в целом, путем реализации мировой конкурентоспособности как обрабатывающих отраслей, так и сферы услуг в целом;

- стимуляция для привлечения зарубежных технологий, также инвестиции;

- рационализация для приобретения определенных иностранных товаров, высокотехнологической продукции и услуг, которые не имеют аналогов в экспортируемом государстве;
- совершенствование функционирования экономической таможенной системы;
- интеграция в мировую транспортную систему, а также реализация всего транзитного потенциала России;
- усиление использования российского рубля во всем внешнеторговом обороте;
- поддержание при создании в России производств готовой продукции;
- очевидное увеличение роли России в реализации мировой энергетической защищенности и усиление, понятных для нее, позиций на мировом рынке.

Внешнеторговая политика страны является важным инструментом, воздействующим на общенациональное экономическое развитие государства, а именно, оказывает воздействие на рост экономики в целом, степень благосостояния в целом, усиление отраслей всей экономики. Внутренняя торговая политика страны заключается в защите национальных интересов на мировом рынке. Основная цель торговой политики Российской Федерации – создание благоприятных условий для отечественных экспортеров, импортеров, производителей и потребителей товаров и услуг. Внешняя торговля играет высокую роль в развитии любого государства, поскольку она оказывает влияние на экономический рост и инновационные процессы. Кроме того, страны, которые обладают ограниченной ресурсной базой и узким внутренним рынком, могут возмещать потребности своего населения за счет заграничных товаров [22].

Для характеристики как международной, так и внешней торговли используются показатели общего товарооборота, товарной структуры, географической структуры. Во второй половине текущего века интернациональный обмен приобретает все большие масштабы. Объем межстрановой торговли складывается из многочисленных отдельных внешнеторговых операций, совершаемых как большими, так и малыми фирмами.

Внешнеторговый оборот - это общая величина экспорта и импорта, это сумма стоимостей экспорта и импорта государства или группы стран за определенный период: месяц, квартал, год. Статистика внешнеторгового оборота характеризует объем вывоза и ввоза товаров, их динамику, географическое распределение, товарный состав, участие в мировой торговле, а также ее смысл в экономике государства. Товары, подлежащие таможенной обработке, в мировой статистической практике относятся к категории видимых товаров. Статистика «видимыми товарами» во внешнеторговом обороте в целом является одной из составных частей всей статистики международных отношений, которая, помимо учета всего экспорта и импорта, также реализовывает определенный учет другими операциями. Под экспортом понимается вывоз товаров из страны отечественного производства, а также товары для реэкспорта. К товарам отечественного производства относятся также товары иностранного происхождения, ввезенные в страну и подвергшиеся существенной переработке, изменяющей основные качественные или технические характеристики товаров.

Операции, которые относятся к переработке [23]:

- переработка или обработка товаров;
- изготовление товаров, включая их восстановление, замену, составных частей, а также модернизацию;
- ремонт конкретных товаров, включая их восстановление, замену составных частей, модернизацию;
- использование товаров, которые содействуют определенному производству продуктов переработки или облегчают его, даже если эти товары полностью или частично потребляются в процессе переработки.

Операции, которые не относятся к переработке [23]:

- операции по обеспечению сохранности товаров при подготовке их к продаже и перевозке (транспортировке), в том числе упаковка, расфасовка и сортировка товаров, при которых товары не теряют своих индивидуальных характеристик;

- получение приплода, выращивание и откорм животных, включая птиц, рыб, а также выращивание ракообразных и моллюсков;
- выращивание деревьев и иных растений;
- копирование и размножение информации, аудио и видеозаписей на любые виды носителей информации;
- использование иностранных товаров как реальных вспомогательных средств в технологическом процессе (оборудование, станки, приспособления)
- иные операции, определяемые Комиссией.

Под импортом определенной продукции соответственно понимается как ввоз определенных услуг и товаров в страну импортера. В него, в общем, включаются все явные ввезенные товары и услуги, предназначенные для общего потребления в едином хозяйстве импортируемой страны и, соответственно, для реэкспорта товаров, а также товары и услуги, закупаемые для характерных российских организаций и других, за рубежом, для непосредственного потребления.

Поставка всех определенных товаров, также, может исполняться и в отсутствие определенной платы. В таких характерных случаях определенная указанная оценка ввозимых или же вывозимых всех товаров анализируется по явным ценам этих же товаров в соответствующих им странах, или же по явным ценам на соименные соответствующие товары, по которым они и реализуются как экспортные или же как импортные операции на определенной рыночной торговой основе. Учет явного экспорта или же импорта товаров и услуг, при водных или же железнодорожных, а также при автомобильных и воздушных видах ведется, при следующих условиях:

- по экспорту – по дате разрешения на выпуск через границу, проставленной на штампе грузовой таможенной декларации территориальной таможней;
- по импорту – а именно по дате разрешения таможни на грузовой таможенной декларации на выпуск груза для внутреннего потребления;
- датой экспорта или импорта товаров, которые поставляются трубопроводным транспортом, а также электроэнергии принимается дата приемо-сдаточного акта,

составленного на пограничных или других контрольно – распределительных пунктах трубопровода или электропровода;

– товары, приобретенные именно за рубежом и сданные своим организациям для потребления на месте, засчитываются в импорт по моменту перехода права имущества, оформленного приемо-сдаточным актом;

– товары, отправленные и полученные на конкретную консигнацию, а также на арендованные складские помещения, ярмарки, выставки и в демонстрационные залы, засчитываются в экспорт или импорт после их продажи или покупки;

– при отправлениях товаров по почте - по дате почтовой квитанции.

Для задач транснациональной сопоставимости предлагается предельно широко, на одном уровне с характерной единицей измерения, применять весовые единицы для измерения. Используя их, предоставляется возможность получать похожие количественные сведения, при значительных отличиях в единицах определения, используемых во всевозможных странах по одним и тем же товарам. Товары, для измерения количества которых принимаются меры веса, учитываются по весу нетто. В качестве одного из классификатора товаров, обращающегося к внешней торговле, применяется Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности, сокращенная аббревиатура ТН ВЭД.

Правильно расставленные приоритеты во внешнеторговой политике государства позволят расширить сферу влияния на внешних рынках и увеличить роль отдельных территорий и субъектов Федерации. В настоящее время Распоряжением Правительства РФ от 17.11.2008 г. № 1662-р установлены следующие приоритетные направления внешнеэкономической политики:

– снабжение центральных позиций России на реальных всемирных рынках высокотехнологичных товаров и услуг в соответствии с ее специализацией в глобальной научно-технологической сфере;

– содействие экспорту и осуществлению глобальной конкурентоспособности обрабатывающих отраслей и сферы услуг;

– интеграция России во всестороннюю транспортную систему и реализация транзитного потенциала российской экономики.

Таким образом, влияние внешнеторгового оборота на экономический рост нельзя недооценивать. Внешнеторговый оборот может повлиять на существенное влияние экономический роста посредством стимулирования совокупного предложения. Стимулирование совокупного предложения реализуется непосредственно через рост объемов производства в экспортных отраслях. При основательной и высокой конкурентоспособности произведенных товаров, предприниматели могут осуществлять продажу реализуемых своих товаров не только на рынках внутренних, а также на внешних рынках. В итоге таких экспортных операции, приобретённая от продажи продукции на международном рынке, зарубежная валюта будет являться ключом для увеличения производства и повышения роста всей экономики. Когда же в торговле случаются сбои, тормозится и развитие производства. Небольшие изменения в объеме импорта и экспорта могут вызвать весьма нешуточные сдвиги в уровнях доходов, загруженности и цен внутри государства.

1.3 Таможенный перевозчик: понятие, виды, обязанности, условия включения и исключения из реестра

Образование сферы по таможенным услугам создано благодаря потребностям всего рынка, а также потребностям для реализации внешнеторгового оборота. Допуск определенных профессиональных участников, в область таможенного дела, не имеющих непосредственного взаимоотношения к перемещаемым товаром через таможенную границу России, даст возможность ускорить процесс освоения таможенных формальностей, в следствие чего, свести издержки участников внешнеэкономической деятельности до минимума. Кроме того, при совершении услуг данными хозяйствующими субъектами значительно сокращаются риски нарушения, прописанные в таможенном и административном законодательстве, в

следствие чего, снижается число лиц, привлеченных к ответственности, установленной Таможенным кодексом Евразийского экономического союза, Кодексом об административных правонарушениях и другими регулируемыми актами. Таможенная деятельность является одной из множества непростых разделов в законодательстве. Продавцам и покупателям, по собственной инициативе, трудно охватить большинство тонкостей всех правил, предусматривать все нюансы, возникающее при транспортировке товаров. Учитывая данный факт, при реализации товаров во внешнеэкономической среде нужна потребность в советах, а также в работе профессионалов, то есть таможенных перевозчиков. Институт таможенного перевозчика возник в целях оказания добавочных возможностей участникам ВЭД осуществлять транспортировку продукции, когда покупатель или иные заинтересованные участники не обладают возможностью вести правильное обеспечение осуществления обязательств перед определенными таможенными органами при транспортировке своих товаров под таможенным контролем. Осуществление возможности перевозки продукции любым лицом, выступающим в качестве перевозчика, определена соблюдением требований – таможенного законодательства, проще обратиться к сервисам специализированных компаний, чьи перевозчики включены в общий реестр, чем нести расходы по времени и финансам, а также брать на себя ответственность за риск недоставки транспортируемых товаров. Таможенный перевозчик – это перевозчик, владеющий правом перевозить товары, находящиеся под таможенным контролем, без таможенного сопровождения и обеспечения уплаты таможенных платежей.

Таможенный перевозчик, согласно ст. 406 ТК ЕАЭС, осуществляет перевозку (транспортировку) по таможенной территории Союза товаров, находящихся под таможенным контролем. Таможенным перевозчиком может быть российское юридическое лицо, включенное в Реестр таможенных перевозчиков. При перемещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита статус таможенного перевозчика может подтверждаться без представления документа,

если сведения о таком документе могут быть получены таможенным органом из информационных система таможенных органов [25].

Существует три вида таможенных перевозчиков [36]:

- зональный;
- региональный;
- общероссийский.

Зональным признается перевозчик, реализующий свою деятельность лишь в регионе деятельности одной таможни. Региональным таможенным перевозчиком признается перевозчик, осуществляющий свою деятельность в регионе деятельности нескольких таможен, подчиненных одному таможенному управлению. Общероссийским таможенным перевозчиком признают перевозчика, осуществляющего свою деятельность в регионе деятельности нескольких региональных таможенных управлений или на всей территории России. Таможенный перевозчик вправе ограничить регион своей деятельности регионом одного (нескольких) таможенного органа (таможенных органов).

Условиями включения юридического лица, претендующего на осуществление деятельности в качестве таможенного перевозчика, в реестр таможенных перевозчиков, являются следующие критерии [25]:

- осуществление деятельности по перевозке грузов в течении не менее 2 лет на день обращения в таможенный орган;
- обеспечение исполнения обязанностей юридического лица, осуществляющего деятельность в сфере таможенного дела, в размере, эквивалентном 200 тысяч евро, а если Комиссией определен иной размер обеспечения, - в размере, определенном соответствующей на то Комиссией;
- наличие разрешительного документа на осуществление явной деятельности по перевозке грузов, если такой вид деятельности требует наличия указанного документа в соответствии с законодательством государств – членом;
- нахождение во владении, хозяйственном ведении, оперативном управлении или аренде используемых для перевозки товаров транспортных средств, в том

числе транспортных средств, пригодных для перевозки товаров под таможенными пломбами и печатями;

- отсутствие на явный конкретный день обращения в таможенный орган не совершенной в установленный срок обязанности по уплате таможенных платежей, специальных, антидемпинговых компенсационных, пошлин, пеней и процентов;

- также соответствие иным требованиям и соблюдение иных условий, которые устанавливаются законодательством государств – членов.

Также, в ст. 351 ТК ЕАЭС, прописаны иные требования и соблюдение иных условий, которые устанавливаются законодательством государств – членов.

Для включения в Реестр российское юридическое лицо, отвечающее вышеуказанным запросам, направляется в соответствующий таможенный орган с заявлением, составленным в письменной форме.

Включение в Реестр таможенных перевозчиков производится на основании заявления лица, отвечающего требованиям, установленные ст. 352 ТК ЕАЭС [27]. Заявление о включении в реестр таможенных перевозчиков должно содержать следующие обязательные сведения:

- обращение в уполномоченный таможенный орган с просьбой о включении в реестр таможенных перевозчиков;

- сведения о наименовании или об организационно-правовой форме, о месте нахождения (почтовый адрес и иные контактные данные), об открытых банковских счетах заявителя;

- сведения о сроке осуществления заявителем деятельности перевозки грузов;

- сведения о присутствующем в собственности, хозяйственном поддержании, оперативном управлении, аренде транспортных средствах, в том числе транспортных средствах, пригодных для перевозки товаров под таможенными пломбами и печатями (общее количество, сведения о допущении указанных определенных транспортных средств к перевозке товаров под таможенными пломбами, а также под таможенными печатями);

– сведения об обеспечении исполнения обязанностей юридического лица, если такое обеспечение предоставлено до или одновременно с подачей заявления о включении в реестр таможенных перевозчиков.

К заявлению о включении в общий реестр таможенных перевозчиков прилагаются следующие документы [27]:

– разрешительная документация на осуществление деятельности по перевозке грузов, если такой вид деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации осуществляется на основании соответствующих разрешений (лицензий);

– свидетельство о постановке заявителя на учет в налоговом органе;

– документы, подтверждающие право собственности, хозяйственного ведения, оперативного управления и аренды транспортных средств международной перевозки, которые предполагается использовать при осуществлении деятельности в качестве таможенного перевозчика;

– свидетельства о допуске транспортных средств международной перевозки к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями;

– документация, удостоверяющая предоставление обеспечения и исполнения обязанностей юридического лица, осуществляющего деятельность в сфере таможенного дела, в размере, установленном Кодексом, если такое обеспечение предоставлено до или одновременно с подачей заявления о включении в реестр таможенных перевозчиков;

– подтверждения из банков об открытых в них банковских счетах заявителя;

– договоры транспортировки грузов (транспортные, накладные, коносаменты), подтверждающие осуществление заявителем не менее тридцати перевозок под таможенным контролем в течение двухлетнего периода до даты подачи заявления.

Вместе с определенными документами заявитель вправе предоставить документ, подтверждающий факт внесения записи о нем в единый государственный реестр юридических лиц. В случае, если заявитель самостоятельно не представил документ, подтверждающий факт внесения записи о нем в единый

государственный реестр юридических лиц, уполномоченный таможенный орган запрашивает сведения о заявителе, содержащиеся в едином государственном реестре юридических лиц, с использованием единой системы межведомственного электронного взаимодействия в федеральном органе исполнительной власти, осуществляющем государственную регистрацию юридических лиц, физических лиц в качестве индивидуальных предпринимателей.

Таможенный перевозчик, как и любой другой представитель, осуществляющий свою деятельность в рамках Евразийского экономического союза, должен соблюдать все свои обязанности, в связи с включением его в реестр таможенных перевозчиков. Согласно ст. 409 ТК ЕАЭС, обязанности у таможенного перевозчика, как таможенного представителя, следующие [25]:

- соблюдать указанные условия включения в реестр таможенных перевозчиков, предусмотренных ст. 407 ТК ЕАЭС;

- соблюдать при перевозке товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита условия и выполнять требования, установленные настоящим Кодексом;

- вести учет товаров, перевозимых или же транспортируемых в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, и представлять таможенным органам отчетность о перевозке (транспортировке) таких товаров, в том числе с использованием информационных технологий, основываясь на законодательство государств-членов;

- не разглашать, не использовать в собственных целях и не передавать иным лицам полученную от отправителя товаров, их получателя или экспедитора информацию, составляющую государственную, коммерческую, банковскую и иную охраняемую законом тайну (секреты), а также другую конфиденциальную информацию, за исключением случаев, установленных законодательством государств-членов;

- исполнять обязанность по уплате таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин;

– информировать таможенный орган, включивший перевозчика в общий реестр таможенных перевозчиков, об изменении сведений, заявленных им при включении в реестр таможенных перевозчиков, и представлять документы, подтверждающие такие изменения, в течение 5 рабочих дней со дня изменения таких сведений или со дня, когда ему стало известно об их изменении.

Согласно ст. 408 ТК ЕАЭС, Основаниями для исключения таможенного перевозчика из реестра таможенных перевозчиков могут являться [21]:

– неосуществление таможенным перевозчиком, включенного в общий реестр, обязанностей, предусмотренных ст. 409 ТК ЕАЭС;

– заявление реального таможенного перевозчика об исключении его из реестра таможенных перевозчиков;

– ликвидация определенного юридического лица, включенного в общий реестр таможенных перевозчиков;

– реорганизация юридического лица, включенного в общий реестр таможенных перевозчиков, за исключением случаев, устанавливаемых законодательством государств-членов.

Также, в ст. 353 ТК ЕАЭС прописаны иные основания для исключения таможенного перевозчика из реестра таможенных перевозчиков.

Таким образом, деятельность таможенных перевозчиков наравне с другими субъектами таможенного права регулируется властными нормами законодательства в области таможенного дела. Для того чтобы заработать статус таможенного перевозчика претенденту необходимо соответствовать и соблюдать установленные законодательством РФ нормы и правила. В противном случае законодатель предусмотрел процедуру отзыва свидетельства о включении в Реестр таможенных перевозчиков. Институт таможенных перевозчиков на сегодняшний день – один из элементов таможенной и около таможенной инфраструктуры. Из года в год число грузов, перевезенных таможенными перевозчиками увеличивается, как количество юридических лиц, включенных в Реестр таможенных перевозчиков. Развитие института таможенных перевозчиков –

необходимое условие для развития каждой таможенной системы. Осуществление возможности перевозки продукции любым лицом, выступающим в качестве перевозчика, определена соблюдением требований – таможенного законодательства, проще обратиться к сервисам специализированных компаний, чьи перевозчики включены в общий реестр, чем нести расходы по времени и финансам, а также брать на себя ответственность за риск и сомнение недоставки всех транспортируемых и иных товаров.

Выводы по 1 главе. Главное и основное направление всей таможенной логистики – это обеспечение всех условий для наиболее действенного и эффективного всего функционирования процессов как экспорта, так и импорта определенных товаров, снижение всех издержек как для таможенных органов в целом, так и для других субъектов всей транснациональной торговли. Наиболее эффективная вся таможенная система в целом является главным и основным фактором для явного роста и укрепления всего внешнеторгового и национального товарооборота страны, которая содействует расширению всего транснационального сотрудничества, а также обеспечивает необходимую безопасность всей страны и пополняет правительственный бюджет всего государства в целом. Внешнеторговый оборот в целом ощутимо влияет на экономический рост страны за счет стимулирования совокупного предложения. Таможенные представители, а именно таможенный перевозчик, способствует реализации своего товара всему бизнес сообществу России. Так как институт таможенного перевозчика является одним из главных элементов таможенной инфраструктуры, именно его услугами пользуются участники ВЭД в целях следования и соблюдения Российского законодательства при определенной перевозке характерных грузов под государственным таможенным контролем.

2 АНАЛИЗ ВНЕШНЕТОРГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РФ

2.1 Анализ внешнеторгового оборота Российской Федерации

Внешнеторговая деятельность рассматривается в последние годы в качестве приоритетной в целях повышения конкурентоспособности как российских объединений, так и страны в целом на мировом рынке, её развитие является фактором действенного развития экономики государства. Взаимоотношения во внешнеэкономической среде безусловно влияют на создание торговых механизмов и структур, также, они влияют на появление конкурентоспособной среды и мотивации среди участников российского бизнес сообщества, приобщению этого сообщества к зарубежному опыту введения предпринимательской деятельности за счет большого роста конкуренции среди всех международных организаций. Помимо этого, внешнеэкономическая деятельность способствует развитию общественной среды, в том числе посредством увеличения числа рабочих должностей, понижению уровня безработицы. В качестве необходимого обстоятельства внешнеторгового оборота выступает исполнение отдельных операций обеспечивающего характера, которые связаны с продвижением товаров либо услуг от продавцов к покупателям, в том числе транспортные, страховые, экспедиторские и остальные операции, а также кредитные и валютно-финансовые операции, которые связаны с процессом введения интернациональных расчетов. Внешнеэкономическая деятельность, в частности внешнеторговый оборот, охватывает большинство отношений правового, валютно – финансового и экономического характера. Реализация экономических операций с заграничными объединениями и фирмами происходит с помощью реализации коммерческих сделок, которые объединены с некоторыми техническими приемами по подготовке и осуществлению торгово-экономического сотрудничества.

Осуществление внешнеэкономической деятельности реализуется на уровне не только государственных органов управления и власти, но также и на уровне предприятий. В первой ситуации она направлена на то, чтобы установить

межгосударственные основы сотрудничества, создать правовые и политические механизмы, стимулирующие развитие и рост эффективности внешнеэкономических отношений. Другой целью является заключение и выполнение договоров, а также остальных контрактов в гражданском праве. Внешнеэкономическим комплексом каждого государства является комплекс отраслей, подотраслей, объединений, которые систематично изготавливают и продают экспортные ресурсы всех видов, потребляют импортные услуги и товары и занимаются всеми видами внешнеэкономической деятельности [37].

Для того, чтобы подробно оценить внешнеторговый оборот РФ, исследуем внешнюю торговлю в период с 2013 по 2019 года. Проанализируем внешнеторговый оборот, его динамику, сальдо торгового баланса. Рассмотрим показатели экспорта и импорта, основную продукцию товарной структуры экспорта и импорта в страны дальнего зарубежья и в страны СНГ. Проведем анализ, кто занимает ведущее место в страновой структуре внешней торговли России, проанализируем основных торговых партнеров России за каждый период времени. Для проведения анализа всех вышесказанных показателей, рассмотрим Таблицу 1.

Таблица 1 - Внешняя торговля Российской Федерации в 2013 – 2019 гг.

год	Экспорт (млрд. долл.)	Импорт (млрд. долл.)	Внешнеторговый оборот (млрд. долл.)	Темп роста в %		
				Экспорт	Импорт	Оборот
2013	526392,4	317805,6	844198,0	100,3	100,2	100,3
2014	496944,5	285982,2	782926,6	94,4	90,0	92,7
2015	345932,3	184495,2	530427,6	69,6	64,5	67,7
2016	287708,9	183554,9	471263,7	83,2	99,4	88,8
2017	359081,4	228464,2	587545,6	124,8	124,5	124,7
2018	452066,1	240499,6	692565,7	125,9	105,3	117,8
2019	424626,8	247393,4	672020,1	93,9	102,8	97,0

Источник: составлено автором на основе данных ФТС России

По данным таможенной статистики, которые представлены выше, мы видим, что, в 2013 году внешнеторговый оборот России остался на уровне прошлого года и составил 844,2 млрд. долл. Со странами дальнего зарубежья внешнеторговый оборот составил 729,4 млрд. долл., со странами СНГ – 114,8 млрд. долл. Сальдо торгового баланса сложилось положительное в размере 208,6 млрд. долл. В торговле со странами дальнего зарубежья сальдо равнялось 176,4 млрд. долл., со странами СНГ – 32,2 млрд. долл. В 2014 же году общий внешнеторговый товарный оборот России уже составил 782,9 млрд. долл. и уже по сравнению с предыдущим, 2013 годом существенно снизился на 7,0 % соответственно. Со странами дальнего зарубежья внешнеторговый оборот составил 687,3 млрд. долл., со странами СНГ – 95,6 млрд. долл. по сравнению с предыдущим годом. Сальдо торгового баланса в 2014 году составило 210,9 млрд. долл. При этом в торговле со странами дальнего зарубежья сальдо увеличилось на 2,5 млрд. долл. и равнялось 179,4 млрд. долл., со странами СНГ сальдо снизилось на 3,8 млрд. долл. и составило 31,5 млрд. В 2015 году внешнеторговый оборот России составил 530,4 млрд. долл., и по сравнению с 2014 годом снизился на 33,2 %. Сальдо торгового баланса сложилось положительное в размере 161,4 млрд. долл., что на 48,9 млрд. долл. меньше, чем в 2014 году. В 2016 внешнеторговый оборот России составил 471,2 млрд. долл. и по сравнению с 2015 снизился на 11,2 %. Сальдо торгового баланса сложилось положительное в размере 103,9 млрд. долл., что на 58,1 млрд. долларов США меньше, чем в 2015 году. В 2017 году внешнеторговый оборот составил 587,6 млрд. долл. и по сравнению с январем-декабрем 2016 года увеличился на 24,7 %. В 2018 внешнеторговый оборот России составил 692,6 млрд. долл. И по сравнению с 2017 годом увеличился на 17,7 %. Сальдо торгового баланса сложилось положительное в размере 211,6 млрд. долл., что на 80,6 млрд. долл. больше, чем в январе-декабре 2017 года. В 2019 внешнеторговый оборот России составил 672,1 млрд. долл. и по сравнению с предыдущем годом снизился на 3 %. Сальдо торгового баланса сложилось положительное в размере 177,2 млрд. долл., что на 34,4 млрд. долл. меньше, чем в январе-декабре 2018 года.

Экспорт России в 2013 году сохранился на уровне прошлого года и составил 526,4 млрд. долл. В общем объеме экспорта на долю стран дальнего зарубежья приходилось 86,0 %, на долю стран СНГ – 13,9 %. С 2014 по 2016 года экспорт России непрерывно снижался. Так, в 2014 году он составил 496,9 млрд. долл. и по сравнению с 2013 снизился на 5,8 %, в общем объеме экспорта на долю стран дальнего зарубежья приходилось 87,2 %, на долю стран СНГ – 12,8 %. В 2015 экспорт составил 345,9 млрд. долл. и по сравнению с 2014 снизился в 1,5 раза и составил 31,1 %. В этом же году по основным товарным группам отмечается снижение стоимостных объемов экспорта товаров при одновременном росте их физических объемов. В 2016 экспорт составил 287,6 млрд. долл. и по сравнению с 2015 снизился на 17,0 %. Далее в 2017 – 2018 годах объёмы экспорта увеличились. Он составил 359,1 млрд. долл. в 2017, и по сравнению с 2016 увеличился на 24,8 %. В 2018 году 452,1 млрд. долл., увеличившись по сравнению с 2017 на 25,6 %. В этом же году на долю стран дальнего зарубежья приходилось 87,9 % общего объема экспорта, на страны СНГ – 12,1 %. В 2019 произошел незначительный спад, и объем экспорта составил 385,2 млрд. долл., сократившись и по сравнению с 2018 на 6,1 %, на долю стран дальнего зарубежья приходилось 87,3 %, на долю стран СНГ приходилось – 12,7 % от общего объема экспорта.

Импорт России в 2013 году также остался на уровне прошлого года и составил 317,8 млрд. долл. В общем объеме импорта на долю стран дальнего зарубежья приходилось 87,0 %, на долю стран СНГ – 13,0 %. в 2014 году составил 286,0 млрд. долл. и по сравнению с 2013 снизился на 9,2 %. В общем объеме импорта на долю стран дальнего зарубежья в 2014 году приходилось 88,8%, на долю стран СНГ – 11,2 %. В 2015 году импорт составил 184,5 млрд. долл. и по сравнению с предыдущим снизился на 36,7 %. По основным товарным группам отмечается снижение как стоимостных, так и физических объемов импорта товаров. Импорт 2016 года также незначительно снизился по сравнению с предыдущим на 0,4 % и составил 183,6 млрд. долл. А вот в 2017 году импорт уже составил 228,5 млрд. долл. США и по сравнению 2016 увеличился на 24,5 %. В последующие два года, 2018 и

2019, объемы импорта увеличились на 5,1 % и на 2,8 % и составили 240,5 млрд. долл. и 247,4 млрд. долл. соответственно. Рассмотрим подробно, лидирующую по объемам, основную продукцию товарной структуры экспорта и импорта в страны дальнего зарубежья и страны СНГ на протяжении 2013 – 2019 годов.

Но перед этим, рассмотрим внешнеторговый оборот, экспорт, импорт и темпы роста конкретных федеральных округов за анализируемый период, в Таблице 2.

Таблица 2 – Внешнеторговый оборот Федеральных округов с 2013 по 2019 года.

Основные показатели	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Центральный федеральный округ (ЦФО, млрд. долл.):							
Экспорт:	238948,9	235660,0	154564,2	137003,7	174233,5	225590,2	210593,8
Темп роста:	108,3%	98,6%	65,5%	88,6%	127,1%	128,9%	93,3%
Импорт:	181289,1	161818,2	101604,6	109217,4	140186,5	149912,6	154191,8
Темп роста:	100,3%	89,2%	62,8%	107,5%	128,3%	106,7%	102,8%
Оборот:	420238,0	397478,2	256168,8	246220,1	314420,0	375502,8	364785,6
Темп роста:	104,7%	94,6%	64,4%	96,1%	127,7%	119,0%	97,1%
Северо-Западный федеральный округ (СЗФО, млрд. долл.):							
Экспорт:	47945,8	52740,9	39717,1	31892,4	41371,6	50870,9	50745,6
Темп роста:	92,1%	110,0%	75,3%	80,3%	129,7%	123,0%	99,7%
Импорт:	55583,7	52785,5	34054,2	32165,8	35987,4	37574,1	37715,8
Темп роста:	97,4%	94,9%	64,5%	94,4%	111,8%	104,4%	100,3%
Оборот:	103528,5	105525,4	73770,3	64057,2	77357,0	88443,0	88460,4
Темп роста:	95,0%	101,9%	69,9%	86,8%	120,7%	114,3%	100,01%
Южный федеральный округ (ЮФО, млрд. долл.):							
Экспорт:	16534,1	18014,6	13581,8	12816,8	16166,0	20483,7	17775,5
Темп роста:	91,4%	108,9%	75,3%	94,3%	126,1%	126,7%	86,7%
Импорт:	9581,2	10149,9	7464,2	7085,1	8502,5	9486,4	8189,4
Темп роста:	95,2%	105,9%	73,5%	94,9%	120,0%	111,5%	86,3%
Оборот:	26115,3	28164,5	21046,0	19901,9	24668,5	29970,1	25964,9
Темп роста:	94,6%	107,8%	74,7%	94,5%	123,9%	121,5%	86,6%
Дальневосточный федеральный округ (ДФО, млн. долл.):							
Экспорт:	23491,5	28 561,2	17322,7	15503,6	17104,9	20051,5	21560,8
Темп роста:	90,7%	121,5%	60,6%	89,4%	110,3%	117,2%	107,5%
Импорт:	16723,7	10450,7	9548,6	8887,3	11424,4	14423,4	15602,6
Темп роста:	93,2%	62,4%	91,3%	93,0%	128,5%	126,2%	108,2%
Оборот:	40215,2	39011,9	26871,3	24390,9	28529,3	34474,9	37163,4
Темп роста:	92,3%	97,0%	68,8%	90,7%	116,9%	120,8%	107,7%

Продолжение Таблицы 2

Приволжский федеральный округ (ПФО, млрд. долл.):							
Экспорт:	61851,4	57601,6	36950,6	31281,6	36970,9	43372,1	39101,0
Темп роста:	104,7%	93,1%	64,1%	84,6%	118,1%	117,3%	90,0%
Импорт:	17010,4	15795,6	10169,4	10309,4	13550,0	14805,1	14240,1
Темп роста:	114,7%	92,8%	64,3%	101,3%	131,4%	109,2%	96,1%
Оборот:	78861,8	73397,2	46967,3	41591,0	50520,9	58177,3	53341,1
Темп роста:	106,7%	93,0%	63,9%	88,5%	121,4%	115,1%	91,6%
Сибирский федеральный округ (СФО, млн. долл.):							
Экспорт:	33260,5	32925,3	30164,4	25529,5	32107,9	37462,8	36297,5
Темп роста:	96,5%	98,9%	91,6%	84,6%	125,7%	116,6%	96,8%
Импорт:	5247,3	6683,3	6 870,7	5722,0	7338,5	9096,6	9653,0
Темп роста:	98,1%	127,3%	102,8%	83,2%	128,2%	123,9%	106,1%
Оборот:	38507,8	39609,7	37035,1	31251,5	39446,4	46559,4	45950,5
Темп роста:	97,3%	102,8%	93,5%	84,3%	126,2%	118,0%	98,6%
Уральский федеральный округ (УрФО, млн. долл.):							
Экспорт:	35120,0	34597,8	27191,1	26891,7	31758,2	40905,2	35789,4
Темп роста:	97,5%	98,5%	78,5%	98,8%	118,0%	128,8%	87,5%
Импорт:	8440,1	6846,9	7093,6	11622,5	14125,8	9511,5	10710,5
Темп роста:	99,1%	81,1%	103,6%	163,8%	121,5%	67,3%	112,6%
Оборот:	43560,1	42444,7	34284,7	38514,2	45884,0	50416,7	46499,9
Темп роста:	98,3%	97,4%	80,7%	112,3%	119,1%	109,8%	92,2%
Северо-Кавказки федеральный округ (СКФО, млн. долл.):							
Экспорт:	1113,8	1110,6	1108,7	982,3	1168,9	1296,7	1399,0
Темп роста:	98,3%	99,7%	99,8%	88,5%	118,9%	110,9%	107,8%
Импорт:	1115,3	1078,4	1074,3	1013,5	1136,7	1051,1	941,5
Темп роста:	95,1%	96,6%	99,6%	94,3%	112,1%	92,4%	89,5%
Оборот:	2249,1	2189,0	2183,0	1 995,8	2305,6	2347,8	2340,5
Темп роста:	97,5%	97,3%	99,7%	91,4%	115,5%	101,8%	99,6%

Источник: составлено автором на основе данных ФТС России

Как мы видим, темпы роста каждого Федерального округа, начиная с 2014 года стабильно падают, показывая все хуже результат, если сравнивать с предыдущим годом. Это связано с тем, что в 2014 году произошел валютный кризис, Россия присоединила к себе Республику Крым, в связи с этим были введены множество санкции против нее. Подробнее о данных происшествиях и результатах их устранения будет рассказано ниже.

Если мы рассматриваем по экспорту и по импорту товарную структуру основных лидирующих товаров, то, в период с 2013 по 2019 года, в страны дальнего зарубежья экспортировались топливно-энергетические товары, металлы и изделий из них, продукция химической промышленности, машины и оборудование, продовольственные товары и сырье для их производства, лесоматериалы и целлюлозно-бумажных изделия. Импортировались следующие товары: машины и оборудование, химическая промышленность, продовольственные товары и сырье для их производства, текстильные изделия и обувь и металлы, и изделия из них. Помимо этого, и в страны СНГ экспортировались и импортировались основные товарные структуры. В период, с 2013 по 2019 года, основой российского экспорта в страны СНГ являлись следующие товары: продовольственные товары и сырье для их производства, продукция химической промышленности, а также топливно-энергетические товары, металлы и изделия из них, машины и оборудования, и лесоматериалы, и целлюлозно-бумажные изделия. Основой российского импорта в эти же страны были: топливно-энергетических товары, текстильные изделия и обувь, машины и оборудование для них, продовольственные товары и сырье для их производства, продукция химической промышленности, металлы и изделия из них. В рассматриваемый нами период, основные лидирующие товарные структуры экспорта и импорта, практически не менялись на протяжении 2013-2019 годов. Изменялись только значения и роль каждой доли товара, каждой товарной позиции в объеме экспорта и импорта за анализируемый период. Рассмотрим более подробно, какую долю экспорта и импорта в их товарной структуре, в страны дальнего зарубежья и страны СНГ, занимают топ шесть, лидирующих по объему, товарных групп. В данный топ шесть входят: топливно-энергетические товары, машины и оборудование, металлы и изделия из них, продукция химической промышленности, продовольственные товары и лесоматериалы и целлюлозно-бумажные изделия. Проанализируем данные товарные группы в рассматриваемый нами период, то есть какую долю занимал каждый товар на протяжении с 2013 по 2019 года, в Таблице 3.

Таблица 3 – Доли товарных структур экспорта и импорта с 2013-2019 года

Год	Страны СНГ	Страны дальнего зарубежья
2013	<p>Экспорт: -топливно-энергетические товары - 47,0%; -машины и оборудование - 16,3%; -металлы и изделия из них - 10,7%; -продукция химической промышленности -10,4%; -продовольственные товары и сырье для их производства - 6,6%; -лесоматериалы и целлюлозно-бумажные изделия - 3,6%;</p> <p>Импорт: -машины и оборудования для них - 33,9%; -металлов и изделий из них - 15,4%; -продовольственных товаров и сырье для их производства - 14,9%; -продукция химической промышленности - 10,0%. -текстильные изделия и обувь - 6,5%, -топливно-энергетические товары - 5,2%;</p>	<p>Экспорт: -топливно-энергетические товары - 74,5%; -металлы и изделия из них - 7,3%; -продукция химической промышленности - 5,1%; -машины и оборудование - 3,6%; -продовольственные товары и сырье для их производства 2,5%; -лесоматериалы и целлюлозно-бумажные изделия - 1,8%.</p> <p>Импорт: -машины и оборудование для них - 50,8%; -продукция химической промышленности - 16,6%; -продовольственные товары и сырье для их -13,4%; -текстильные изделия и обувь - 5,8%; -металлы и изделия из них - 5,7%.</p>
2014	<p>Экспорт: -топливно-энергетических товары - 43,9%; -машины и оборудование - 16,3%; -химическая промышленность - 11,1%; -металлов и изделий из них - 10,3%; -продовольственных товаров и сырья для их производства - 8,0%.</p> <p>Импорт: -машины и оборудования для них - 25,3%; -продовольственные товары и сырье для их производства - 17,5%; -металлов и изделий из них - 14,9%; -продукция химической промышленности - 11,8%.</p>	<p>Экспорт: -топливно-энергетические товары - 73,3%; -металлы и изделия из них - 7,9%; -продукция химической промышленности - 5,1%; -машины и оборудование - 3,7%; -продовольственные товары и сырье для их производства - 3,2%; -лесоматериалы и целлюлозно-бумажные изделия- 2,1%.</p> <p>Импорт: -машины и оборудования для них - 50,5%; -продукция химической промышленности - 16,8%; -продовольственные товары и сырье для их производства - 13,4%; -металлы и изделия из них - 5,7%.</p>
2015	<p>Экспорт: -топливные-энергетические товары - 39,5%; -машины и оборудование - 16,4%; -продукция химической промышленности - 13,4%; -металлы и изделий из них - 10,7%; -продовольственные товары и сырье для их производства - 9,4%; -лесоматериалы и целлюлозно-бумажные изделия - 3,8%.</p> <p>Импорт: -продовольственные товары и сырье для их производства - 20,6%; -машины и оборудование - 20,2%; -продукция химической промышленности -14,9%; -металлы и изделия из них - 12,5%; -топливно-энергетических товары - 10,2%; -текстильных изделия и обувь - 5,7%.</p>	<p>Экспорт: -топливно-энергетические товары - 66,4%; -металлы и изделий из них - 9,4%; -продукция химической промышленности - 6,5%; -машины и оборудования - 6,0%; -продовольственные товары и сырье для их производства - 4,0%; -лесоматериалы и целлюлозно-бумажные изделия - 2,7%.</p> <p>Импорт: -машины и оборудования для них - 48,0%; -продукция химической промышленности -19,1%; -продовольственные товары и сырье для их производства - 13,7%; -металлы и изделий из них - 5,6%; -текстильные изделия и обуви - 6,0%;</p>
2016	<p>Экспорт: -топливно-энергетические товары - 32,6%; -машины и оборудование - 16,7%; -продукция химической промышленности - 15,5%; -металлы и изделий из них - 11,7%; -продовольственные товары и сырье для их производства - 11,2%; -лесоматериалы и целлюлозно-бумажные изделия - 4,4%.</p> <p>Импорт: -продовольственные товары и сырье для их производства - 23,3%; -машины и оборудование - 23,3%; -продукция химической промышленности -14,2%; -металлы и изделия из них - 13,8%;</p>	<p>Экспорт: -топливно-энергетические товары - 62,0%; -металлы и изделия из них - 10,0%; -машины и оборудование - 7,3%; -продукция химической промышленности -6,0%; -продовольственные товары и сырье для их производства - 5,2%; -лесоматериалы и целлюлозно-бумажные изделия - 3,3%.</p> <p>Импорт: -машины и оборудование для них - 50,2%; -продукция химической промышленности -19,0%; -продовольственные товары и сырье для их производства -12,5%;</p>

Продолжение таблицы 3

	-текстильные изделия и обуви -7,7%; -топливно-энергетические товары - 3,9%.	-текстильные изделия и обувь - 5,8%; -металлы и изделия из них - 5,3%.
2017	Экспорт: -топливно-энергетические товары - 33,2%; -машины и оборудование - 17,3%; -продукция химической промышленности - 14,9%; -металлы и изделия из 12,2%; -продовольственные товары и сырье для их производства 10,1%; -лесоматериалы и целлюлозно-бумажные изделия 4,3%. Импорт: -продовольственные товары и сырья для их производства - 22,5%; -машины и оборудование - 22,0%; -металлы и изделия из них - 16,9%; -продукция химической промышленности 13,5%; -текстильные изделия и обуви - 7,1%; -топливно-энергетические товары - 4,6%.	Экспорт: -топливно-энергетические товары - 63,2%; -металлы и изделия из них - 10,2%; -машины и оборудование - 6,4%; -продукция химической промышленности -5,4%; -продовольственные товары и сырье для их производства - 5,1%; -лесоматериалы и целлюлозно-бумажные изделия - 3,2%. Импорт: -машины и оборудование - 51,8%; -продукция химической промышленности -18,3%; -продовольственные товары и сырье для их производства - 11,5%; -текстильные изделия и обуви 5,8%; -металлы и изделия из них 5,7%.
2018	Экспорт: -топливно-энергетические товары - 67,6%; -металлы и изделия из них - 9,5%; -продукция химической промышленности - 5,2%; -машины и оборудование - 4,9%; -продовольственные товары и сырье для их производства - 5,0%; -лесоматериалы и целлюлозно-бумажные изделия - 2,9%. Импорт: -машины и оборудование - 50,6%; -продукция химической промышленности - 18,7%; -продовольственные товаров и сырье для их производства - 11,2%; -металлы и изделия из них - 5,9%; -текстильные изделия и обуви - 6,1%; -топливно-энергетические товары - 0,6%;	Экспорт: -топливно-энергетические товары - 35,9%; -машины и оборудование - 17,8%; -металлы и изделия из них - 12,8%; -продукция химической промышленности -12,7%; -продовольственные товары и сырье для их производства - 9,2%; -лесоматериалы и целлюлозно-бумажные изделия - 4,4%. Импорт: -продовольственные товары и сырье для их производства - 22,3%; -машины и оборудование - 20,5%; -металлы и изделия из них - 17,3%; -продукция химической промышленности - 14,8%; -текстильные изделия и обуви - 7,4%; -топливно-энергетические товары - 4,2%.
2019	Экспорт: -топливно-энергетические товары - 67,5%; -продукция химической промышленности - 5,3%; -продовольственные товары и сырье для их производства - 5,1%; -машины и оборудование - 4,3%; -лесоматериалы и целлюлозно-бумажные изделия - 2,8%. Импорт: -машины и оборудование - 49,1%; -продукция химической промышленности - 20,4%; -продовольственные товары и сырье для их производства - 10,8%; -металлы и изделия из них - 6,2%; -текстильные изделия и обувь - 6,1%; -топливно-энергетические товары - 0,5%.	Экспорт: -топливно-энергетические товары - 29,0%; -машины и оборудование - 19,8%; -продукция химической промышленности -13,4%; -продовольственные товары и сырье для их производства - 10,9%; -лесоматериалы и целлюлозно-бумажные изделия - 4,6%. Импорт: -продовольственные товары и сырье для их производства - 22,9%; -машины и оборудование - 20,8%; -металлы и изделий из них - 16,7%; -продукция химической промышленности - 14,3%; -текстильные изделия и обуви - 7,3%; -топливно-энергетические товары - 3,7%.

Источник: составлено автором на основе данных ФТС России

Следовательно, на основе данных, представленных выше, мы можем сделать вывод о том, что лидирующей основой российского экспорта, в страны дальнего зарубежья и страны СНГ, на протяжении 2013-2019 годов, традиционно преобладают топливно-энергетические товары, причем с 2013 по 2017 года доля

поставок этих товаров в страны СНГ была значительно больше, нежели в страны дальнего зарубежья. И лишь в 2018 – 2019 годах объем поставок данных товаров в страны дальнего зарубежья превысил объем поставок этих же товаров в страны СНГ. В товарной структуре импорта наибольший удельный вес, в страны СНГ и в страны дальнего зарубежья, на протяжении рассматриваемого периода приходился на машины и оборудование для них, с 2013 по 2017 года наибольший объем поставок данных товаров импортировался в страны дальнего зарубежья, а в 2018 – 2019 годах объем поставок данных товаров в страны СНГ превысил объем поставок этих же товаров в страны дальнего зарубежья.

В страновой структуре внешней торговли России на протяжении 2013-2019 годов ведущее место занимает Европейский союз, как крупнейший экономический партнер страны. На долю европейского союза в 2013 году приходилось 49,4 % российского товарооборота, в 2014 процент составил 48,2 %, в 2015 на 4 процента меньше - 44,8 %, в 2016 и в последующих годах доля российского товарооборота в страны Евросоюза уменьшалась, в 2016 и в 2017 году доля составила 42,8 % и 42,2 % соответственно, в 2018, по сравнению с предыдущим, доля увеличилась и составила 42,7 %, однако в 2019 опять снизилась и занимала 41,8 % от всего товарооборота. На страны СНГ в 2013 году приходилось 13,6 % российского товарооборота, в 2014 лишь 12,2 %, в 2015 доля увеличилась и составила 12,5 %, в 2016 уменьшилась и занимала 12,1%, в 2017, как и в 2015 доля возросла, по сравнению с предыдущим, и захватывала 12,4 % от общего товарооборота, в 2018 и в 2019 годах доля сначала уменьшалась, потом увеличивалась на 11,7 % и 12,1 % соответственно. На страны, которые входят в ЕАЭС, в 2013 году приходилось 7,5 % российского товарооборота, в 2014 доля составила 7,1 %, с 2015 по 2017 года доля товарооборота непрерывно росла, по сравнению с предыдущим годом, и в 2015 она занимала 7,8 %, в 2016 и в 2017 году она увеличилась на 0,5 % и составила 8,3 % и 8,7 % соответственно, в 2018 доля вновь уменьшилась и занимала 8,1 %, но уже в 2019 возросла и составила 8,6 %. На страны АТЭС в 2013 году приходилось 24,7 % российского товарооборота, в 2014 она увеличилась 2,3 % и уже занимала 27,0 %.

В 2015 и последующих за ним годах, доля товарооборота лишь увеличивалась, на 28,1 % и 30,0 % соответственно в 2015 и в 2016 годах, в 2017 она увеличилась на 0,5 % и занимала 30,5 %, в 2018 она также увеличилась на 0,5 % и составляла 31,0 %, в 2019 доля вновь увеличилась, но уже на 1 % и занимала 31,9 % от общего товарооборота Российской Федерации.

Основными лидирующими торговыми партнерами России в течении всего анализируемого периода, с 2013 по 2019 года, среди стран дальнего зарубежья были следующие 10 участников: Китай, Нидерланды, Германия, Италия, Япония, Турция, Польша, Соединённые Штаты Америки, Республика Корея и Соединенное Королевство. Товарооборот с Китаем в 2013 году составил 88,8 млрд. долл., в 2014 он уменьшился на 0,5 % и составил 88,4 млрд. долл., в 2015 товарооборот вновь снизился с данной страной на 28,1 % и уже составил 63,6 млрд. долл., в 2016, по сравнению с предыдущим, товарооборот возрос на 4 % и насчитывал 66,1 млрд. долл., в 2017 товарооборот с Китаем вновь увеличился, но уже на 31,5 % и достиг отметки в 87,0 млрд. долл., в 2018 была рекордная сумма товарооборота между двумя странами и насчитывала 108,3 млрд. долл., но уже в 2019 товарооборот с Китаем снизился составил 99,6 млрд. долл. Товарооборот с Нидерландами в 2013 составлял 76,0 млрд. долл., в 2014 он снизился 3,6 % и составил 73,2 млрд. долл., в 2015 вновь снизился 40,1 % и насчитывал 43,9 млрд. долл., в 2016 опять снизился на 26,6 % и составил 32,3 млрд. долл., а в 2017 возрос на 22,4 %, по сравнению с предыдущим и насчитывал 39,5 млрд. долл., в 2018 он вновь увеличился на 19,4 % и составил 47,2 млрд. долл., также, и в 2019 он возрос на 5,5 % и насчитывал 45,1 млрд. долл., сравнивая с предыдущим годом. Товарооборот с Германией в 2013 составил 75,0 млрд. долл., в 2014 товарооборот снизился на 6,5 % и насчитывал 70,1 млрд. долл., в 2015 опять снизился, но уже на внушительные 34,7 % и составил 45,8 млрд. долл., в 2016 вновь снизился, но незначительно, на 11,1 % и составлял 40,7 млрд. долл., в 2017 внешнеторговый оборот увеличился на 22,8 % и насчитывал ровно 50,0 млрд. долл., в 2018 он вновь возрос на 19,3 % и составил 59,6 млрд. долл., однако уже в 2019 снизился на 12,8 % и насчитывал 48,4 млрд. долл.

Товарооборот с Италией в 2013 возрос, по сравнению с 2012 годом, и составил 53,9 млрд. долл., увеличившись на 17,8 %, в 2014 снизился на 10 % и составлял – 48,5 млрд. долл., как и в предыдущем, в 2015 он вновь снизился на весомые 36,8 % и составил 30,6 млрд. долл., и в 2016 оборот упал на 35,4% и составлял 19,8 млрд. долл., однако в 2017 оборот возрос на 20,8 % и насчитывал 24,0 млрд. долл., в 2018 вновь увеличился на 112,7 % и составил ровно 27,0 млрд. долл., но в 2019, как и в 2016 оборот упал на 5,5 % и насчитывал 23,0 млрд. долл. Товарооборот с Японией в 2013 составил 33,2 млрд. долл., в 2014 он снизился на 7,3 % и составил 30,8 млрд. долл., в 2015 вновь произошло снижение на внушительные 30,7 % и оборот составил 21,3 млрд. долл., и в 2016 оборот снизился на 24,6 % и насчитывал 16,1 млрд. долл., в 2017 произошел прирост на 13,9 % и оборот составил 18,3 млрд. долл., как и в предыдущем, в 2018 он вновь возрос на 17 % и составлял 21,3 млрд. долл., в 2019 упал 3,6 % и насчитывал 18,9 млрд. долл. Товарооборот с Турцией в 2013 составил 32,8 млрд. долл., в 2014 снизился на 5 % и составил 31,1 млрд. долл., в 2015 вновь снизился на 26,1 % и составлял 23,4 млрд. долл., в 2016, как и в предыдущем произошел спад на 32,1 % и оборот насчитывал 15,8 млрд. долл., в 2017 произошел внушительный прирост на 37,2 % и составил 21,6 млрд. долл., в 2018, как и в последующем, произошел вновь рост на 15,7 % и составил 25,6 млрд. долл., в 2019 произошел незначительный прирост на 1,8 % и оборот в текущем году составлял 23,6 млрд. долл. Товарооборот с Польшей в 2013 составил 27,9 млрд. долл., в 2014, как и в ситуации с Турцией, оборот снизился на 17,6 % и составил ровно 23,0 млрд. долл., в 2015 вновь идет упад, но уже на 40,3 % и оборот составляет 13,8 млрд. долл., в 2016, по сравнению с предыдущим, произошел небольшой спад, на 5,1 % и составлял 13,1 млрд. долл., в 2017, вопреки 2016, произошел рост оборота на 25,9 % и составил 16,5 млрд. долл., в 2018 вновь прирост на 31 % и товарооборот составлял уже 21,7 млрд. долл., но в 2019 товарооборот идет на спад, на 19,9 % и составляет 15,9 млрд. долл. Товарооборот с США в 2013 составил 27,7 млрд. долл., в 2014 возрос на 5,7 % и насчитывал 29,2 млрд. долл., в 2015 спал на 28,1 % и составил 20,9 млрд. долл., в 2016 вновь

снизился на 3 % и составил 20,3 млрд. долл., однако в 2017 произошел прирост на 16,2% и оборот составил 23,2 млрд. долл., в 2018, как и в 2019, оборот вновь вырос, но в 2018 на 7,9 % и составил 25,0 млрд. долл., а в 2019 лишь на 5,9 % и составил 24,0 млрд. долл. Товарооборот с Республикой Корея в 2013 составлял 25,2 млрд. долл., что на 1,5 % выше предыдущего, в 2014 был прирост на 8,5 % и оборот составлял 27,3 млрд. долл., в 2015 оборот идет на спад, на 33,8 % и насчитывает 18,1 млрд. долл., в 2016 вновь снижается на 16,1 % и составляет 15,1 млрд. долл., в 2017 идет прирост на 27,5 % и товарооборот насчитывает 19,3 млрд. долл., в 2018 вновь идет прирост на 29,1 % и составляет 24,8 млрд. долл., в 2019 также идет прирост, но небольшой, лишь на 0,7 % и насчитывает 22,8 млрд. долл. Товарооборот с Соединенным Королевством в 2013 составил 24,6 млрд. долл., в 2014 оборот между Россией и Соединенным Королевством падает на 21,3 % и составил 19,3 млрд. долл., с 2015 по 2018 года Соединенное Королевство не входит в топ 10 лидирующих торговых партнеров, на данный период ее место занимает Франция, чей товарооборот с Россией в 2015 уменьшился 36,2 % и составляет 11,6 млрд. долл., в 2016 оборот с Францией растет на 14,1 % и насчитывает 13,3 млрд. долл., в 2017 он вновь растет все с той же Францией, на 16,5 % и составил 15,5 млрд. долл., в 2018 оборот с французами по-прежнему растет, на 11,2 % и составляет 17,2 млрд. долл., однако уже в 2019 году Соединенное Королевство отбирает одну из лидирующих позиций у Франции, и ее товарооборот с Россией возрастает на 18,7 % и составляет 15,1 млрд. долл.

Из анализа, представленного выше, мы видим, что, на протяжении всего рассматриваемого периода, с 2013 по 2019 года, лидирующую позицию торговых партнеров России занимает Китай. Это связано с тем, что Китайская Народная Республика является главным торговым партнером Российской Федерации. Более 10% всего товарооборота России приходится на Китай. Товарооборот между этими странами с каждым годом только растет и единственный спад за все время был в период Глобального экономического кризиса.

Проведя анализ внешнеторгового оборота, его динамики, сальдо торгового баланса, показателей экспорта и импорта, основной продукции их товарной структуры, основных партнеров и их объемы товарооборота с Россией, мы видим, что внешнеторговый оборот, начиная с 2014 года, пошел на спад по всем основным показателям, а именно уменьшились торговые обороты по экспорту, импорту и внешнеторговому обороту в целом. Более подробно это видно, по темпам роста данных показателей, которые представлены в Таблице 1.

Связано это с тем, что в 2014 году произошел валютный кризис в России. А именно резкое ослабление российского рубля по отношению к иностранным валютам, чему поспособствовало стремительное снижение мировых цен на нефть, от экспорта которой в многом зависит доходная часть бюджета России, а также введением экономических санкций в отношении России в связи с событиями на Украине. Это факторы вызвали значительное снижение курса рубля относительно иностранных валют, а затем привели в связи с этим к росту инфляции, снижению потребительского спроса, экономическому спаду, росту уровня безработицы и снижению доходов населения. Также, нестабильная экономическая обстановка в России оказала негативное влияние на состояние экономики некоторых стран, имеющих тесные экономические связи с Россией. Снижение мировых цен на нефть вызвано прежде всего, стремительным наращиванием добычи нефти из сланцевых и других труднодоступных пород в Северной Америке, а также отказом стран ОПЕК сокращать добычу. После того, как Россия приняла Республику Крым и ее образования в состав Российской Федерации как новых субъектов [1], были введены определенный ряд санкций, а именно ограничительные политические и экономические меры, введенные в отношении России и ряда российских и украинских лиц и организаций, которые, по мнению международных организаций и отдельных государств, причастны к дестабилизации ситуации на Украине, а также ответные действия России. Инициатором введения санкций с целью международной изоляции России стало руководство США, под давлением которого, рискуя понести материальный ущерб, к санкциям присоединились

страны Евросоюза. Введенные санкции также поддержали государства Большой семерки и некоторые другие страны, являющиеся партнерами США и ЕС. Бытуют мнения, что по вопросу наложения санкций руководство США оказывало давление не только на Евросоюз. Страны Евросоюза испытали негативное воздействие как своих собственных санкций, так и ответных действий России. Под ответными действиями России понимается временное ограничение импорта отдельных видов товаров на территорию РФ из стран, инициировавших антироссийские санкции. После введения санкций, Президент РФ Владимир Владимирович Путин подписал Указ от 06.08.2014 № 560 [10], в котором было прописано, что, до 6 августа 2015 года запрещается либо ограничивается ввоз в нашу страну отдельных видов сельскохозяйственной продукции, сырья и производства. Речь идет о товарах из государств, которые ввели экономические санкции в отношении российских юридических или физических лиц, или присоединились к такому решению. В дальнейшем, после истечения срока первого указа, срок действия контрсанкций России были продлены на 1 год Указом Президента РФ от 24 июня 2015 г. № 320 [9] до 06.08.2016, затем до 31.12.2017 Указом Президента РФ от 29 июня 2016 г. № 305 [8], после, с 01.01.2018 до 31.12.2018 Указом Президента РФ 30.06.2017 № 293 [7], впоследствии продлили с 01.01.2019 по 31.12.2019 Указом президента РФ от 12.07.2018 № 420 [6], и позднее действие контрсанкций продлили до конца 2020 года Указом Президента РФ от 24.06.2019 № 293 [5]. После того, как указ от 06.08.2014 вступил в силу, ФТС России незамедлительно выпустила Указ от 07.08.2014 г. № 1496 [17], в котором были прописаны меры по реализации Указа Президента Российской Федерации от 06.08.2014 г, в последствии, в данный указ были внесены изменения следующими документами: Приказом ФТС России от 28.08.2014 г. № 1662 [18], Приказом ФТС от 25.06.2015 г. № 1266 [16], Приказом ФТС от 14.08.2015 г. №1661 [15] и Приказом ФТС от 29.09.2015 г. № 1967 [14], изменения которого вступили в силу с 01.11.2015 г. и функционируют по настоящий момент.

С 2016 года и по настоящий момент, не учитывая текущую ситуацию с коронавирусом, санкции практически не оказывают прямого негативного эффекта на Россию, так как экономика в целом растет на 1,5% в год, международные резервы растут гигантскими темпами и достигли 5 места в мире, больше, чем у США, по закупкам золота Россия стала мировым лидером, государственные долги, безработица и инфляция очень низкие, профицит бюджета самый высокий в мире, чистый экспорт – трети в мире после Китая и Германии, также, в России произошло масштабное импортозамещение, инвестиции достигли рекордных значений, государственные закупки одни из самых высоких на планете.

Внешнеторговая деятельность выступает в роли связующей формы между монополистической продукцией разных стран, связующим звеном в этой цепочке выступает таможенная логистика. Она предусматривает обмен товарами, услугами и капиталом между различными странами. Сфера таможенной логистики и ее роль в транснациональные торговли предоставляет огромные преимущества для становления и роста экономики, пополнения бюджета государства, поддержания благополучия народа. У России есть все необходимые предпосылки для достижения лидирующей позиции и высочайшего уровня в области международных операций, которые совпадают с ее потенциалом, то есть ёмкий соответствующий рынок, сырьевые резервы, способность удовлетворить как внутренние нужды, так и потребность зарубежных стран мира, довольно высокий техническое развитие по ряду всей отраслевой промышленности. Во внешней торговле, чему способствует таможенная логистика, главное значение должно акцентироваться на создание необходимых условий для привлечения зарубежных инвестиций. Наша страна обязана принимать все необходимые меры для того, чтобы стать более предсказуемой для внешнего инвестирования. В сфере экспортируемых услуг и товаров приоритетным направлением должна стать поддержка инновационного, а также наукоемкого экспорта. Регулирование импортных товаров и услуг должно реализовываться лишь тарифными методами с постепенной и плавной либерализацией.

2.2 Анализ статистических данных по таможенному перевозчику

В условиях постоянно развивающихся и совершенствуемых экономических взаимоотношений, и торгового взаимодействия большое внимание уделяется способам ускорения проведения операций и процедур, связанных с выпуском товаров таможенными органами. Чтобы таможенная служба могла эффективно осуществлять свои функции в системе внешнеэкономической деятельности, ей необходим определенный фундамент в виде материальной базы, оборудования, складских и офисных помещений, персонала и бизнес-структур, обслуживающих экспортно-импортные операции, специализированных перевозчиков. Для этого предпринимаются различные действия, связанные с лицами, осуществляющими деятельность в сфере таможенного дела. Процедура таможенного транзита является ключевой при перемещении товаров, однако такое перемещение подразумевает наличие обеспечения обязанности по уплате ввозных и вывозных таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых и компенсационных пошлин, за исключением некоторых случаев, когда такое обеспечение не предоставляется. Организации, осуществляющие международные перевозки грузов, стремятся использовать либо книжку МДП (Carnet TIR), либо получить статус таможенного перевозчика, что позволит им перевозить товары без предоставления таможенным органам обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых и компенсационных пошлин. Книжка МДП (Carnet TIR) – это универсальная транзитная система, позволяющая осуществлять транзит товаров из страны отправления в страну назначения под таможенными пломбами и печатями. Для осуществления перевозок по процедуре МДП транспортные средства международной перевозки должны быть сертифицированы для международных перевозок, то есть должны отвечать экологическим и техническим европейским требованиям, также перевозчик должен получить допуск к международным перевозкам в таможенных органах.

Таможенный перевозчик осуществляет перевозку грузов по таможенной территории таможенного союза товаров, находящихся под таможенным контролем, без применения мер по обеспечению уплаты таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин, а также без применения таможенного сопровождения. Деятельность таможенных перевозчиков регулируется Таможенным кодексом Евразийского экономического союза [20]. Для включения в реестр таможенного перевозчика юридическое лицо должно иметь опыт на рынке перевозок не менее двух лет. Услуги таможенных перевозчиков являются важной составляющей организации транспортировки товаров, они обеспечивают непосредственно доставку товаров, а также занимаются вопросами, связанными с таможенными формальностями на таможенной границе.

В чем отличие между разрешением участвовать в международной дорожной перевозке (МДП) и полученным статусом таможенного перевозчика? Таможенный перевозчик имеет право перевозить продукцию различными видами транспортировки: железнодорожной, морской, авто- и авиа- транспортировкой, тогда как лица, получившие допуск к МДП, имеют право заниматься перевозкой только на автомобильном транспорте. Таможенный перевозчик пользуется своим статусом на территориях государств, являющихся членами Таможенного союза, тогда как, если у обычного перевозчика есть допуск к МДП, он может заниматься грузоперевозками на территориях 55 государств-участников Конвенции [13]. Запись в реестр таможенных перевозчиков осуществляется ФТС РФ, тогда как допуск к МДП выдает ассоциация автомобильных перевозчиков (АСМАП) при согласовании с ФТС РФ. Граница гарантийных обязательств перед таможенной у таможенного перевозчика составляет не менее 200 000 евро, а у перевозчика МДП – 60 000 евро, что дает возможность таможенному перевозчику не использовать таможенное сопровождение (конвоирование) дорогого и ценного товара стоимостью больше 60 000 евро. Крупному бизнесу выгодно находиться в статусе таможенного перевозчика, так как это дает ему определенные плюсы.

В связи с постоянным увеличением объема торговли и числа перевозчиков возникла необходимость дополнительного контроля. Так, определенные системы позволяют проверить статус и действительность каждой книжки МДП в любой момент в режиме реального времени. Таможенные перевозчики также в процессе осуществления своей деятельности взаимодействуют с информационными системами и технологиями, которые отвечают требованиям, установленным законодательством российской Федерации, для предоставления отчетности о совершенных таможенных операциях. Таможенный перевозчик и таможенный представитель напрямую не взаимодействуют друг с другом, но документация на товар касающаяся его транспортировки оформляется перевозчиком, а потом передается представителю. Таможенный перевозчик, перевозя товар через зону таможенного контроля, проходит этот контроль, что отражается в документации, если не предусмотрено иное. Обязанность таможенного перевозчика заключается в следующем: соблюдать условия и требования в отношении перевозки товаров, находящихся под таможенным контролем, вести учет перевозимых товаров, уплачивать таможенные пошлины, налоги, соблюдать конфиденциальность информации, полученной от отправителя товаров, их получателя или экспедитора.

Для анализа статистических данных по таможенному перевозчику за 2013 – 2019 года, рассмотрим количество включенных перевозчиков в реестр за анализируемый период, в Таблице 4.

Таблица 4 – Количество перевозчиков, включенных в реестр за 2013 - 2019 гг.

Год включения в реестр	Количество включенных в реестр	Темп роста, в %
2013 год	65	150%
2014 год	93	147,6%
2015 год	36	112,5%
2016 год	50	115,4%
2017 год	45	112,0%
2018 год	47	111,2%
2019 год	22	104,7%

Источник: составлено автором на основе данных ЕЭК

По состоянию на 01.01.2020 года в общий реестр таможенных перевозчиков включено 488 организаций, начиная с 2003 года, согласно Приказу Государственного таможенного комитета Российской Федерации от 27.11.2003 года, № 1343 [39], подписаны в городе Москва. В последствии данный приказ утратил свою силу с 20.04.2008 г. на основании приказа ФТС России от 31.10.2007 г. № 1351 [40], который в свою очередь устарел на основании Приказа ФТС России от 30.10.2011 г. № 1992 [41]. Последний документ также устарел и утратил свою силу с 15.09.2019 г. на основании приказа ФТС России от 08.02.2019 г. № 225 [13], который действует по настоящий момент. В данном приказе подробно расписаны основные положения об администрировании регламента Федеральной таможенной службы по предоставлению государственной услуги по введению реестра определенных таможенных перевозчиков.

Из данных представленных выше, мы видим, что за все время анализируемого периода в общие реестры таможенных перевозчиков были включены 358 организаций. Основными странами, где расположены местонахождения таможенных перевозчиков, являлись Россия и Беларусь. Как мы видим, на протяжении всего рассматриваемого периода, с 2013 по 2019 года, рынок таможенных перевозчиков стабильно растет. Так, в 2013 году в общий реестр таможенных перевозчиков были включены 65 новых организаций. По сравнению с предыдущим годом наблюдается стабильный рост числа таможенных перевозчиков. Пospособствовало этому, в первую очередь, включение новых организаций в общие реестры таможенных перевозчиков. В данные реестры были включены 31 организация из Российской Федерации, 30 организаций из Республики Беларусь и 4 организации из страны Казахстан. И по состоянию на 01.01.2013 г. общий реестр таможенных перевозчиков включал в себя 195 коммерческих и некоммерческих организаций. В 2014 году, по сравнению с 2013 годом, также просматривается существенный рост включенных в реестр таможенных перевозчиков. В этом году к общему реестру присоединились 69 таможенных перевозчиков из Российской Федерации, 18 таможенных

перевозчиков из Республики Беларусь и 6 участников внешнеторговых операций из Казахстана, на 01.01.2014 общий реестр таможенных перевозчиков включал в себя 288 организаций. В 2015 году, сравнивая его с 2014 году, темпы роста включенных в общий реестр таможенных перевозчиков также росли. К общему реестру присоединились 27 таможенных перевозчиков из Российской Федерации, из Республики Беларусь присоединились еще 7 таможенных перевозчиков, и 1 таможенный перевозчик из Казахстана. Помимо этого, к общему реестру таможенных перевозчиков присоединилась, ранее не состоявшая в нем, страна Армения. Из данной страны к общему реестру таможенных перевозчиков присоединился 1 представитель коммерческой организации данной страны. В 2016, как и во всех последующих годах, общее число таможенных перевозчиков, включенных в реестр, будет только расти. В 2016 году, к реестру таможенных перевозчиков также присоединились 16 таможенных перевозчиков из республики Беларусь, что на 9 перевозчиков больше, чем в текущем году, и 34 таможенный перевозчика из Российской Федерации, что на 7 перевозчиков больше, чем в ранее рассматриваемом году. Новых участников Казахстана и Армении в данном году, и в дальнейшем, не наблюдалось. В 2017 году общее число таможенных перевозчиков, включенных в реестр, также росло, но уже не с такими темпами. В данном году к общему реестру присоединились 35 таможенных перевозчиков из Российской Федерации и лишь 9 таможенных перевозчиков из Республики Беларусь. Вопреки этому, к общему реестру таможенных перевозчиков в 2017 году присоединился Кыргызстан, который также, как и Армения в 2015 году, ранее не был замечен в реестре таможенных перевозчиков. От данной страны присоединился 1 таможенный перевозчик. В 2018 году общее число таможенных перевозчиков также росло. К общему числу перевозчиков, включенных в реестр, присоединились 34 таможенных перевозчика из российской Федерации и 13 перевозчиков из Республики Беларусь. В последнем анализируемом нами году, а именно в 2019, к реестру таможенных перевозчиков прибавились 9 перевозчиков из Республики Беларусь и 13 перевозчиков из Российской Федерации. Как мы

видим, с 2013 по 2019 год, количество таможенных перевозчиков, включенных в общий реестр, непрерывно растет. Из этого делаем вывод, что околотаможенная инфраструктура Российской Федерации развивается, подтверждает это положительная динамика количества таможенных перевозчиков, включенных в реестр на протяжении рассматриваемого нами периода, с 2013 по 2019 года.

Большинство действующих таможенных перевозчиков, а также включенных в основной общий реестр всех таможенных перевозчиков, они осуществляют все перевозки чаще всего автодорожным наземным транспортом, т.к. именно это наиболее рентабельный и выгодный вид наземного транспорта по его соотношению как скорости доставки всех грузов, так и явных затрат на их непосредственное перемещение. Для того, чтобы нам рассмотреть, какими именно видами конкретного транспорта пользовались все таможенные действующие перевозчики в рассматриваемый нами период, посмотрим основное распределение всех таможенных действующих перевозчиков, включенных в общий реестр, по типу определенного транспорта, на котором им разрешена перевозка явных товаров, на протяжении 2013 – 2019 годов, в Таблице 5.

Таблица 5 – Распределение типов транспорта на протяжении 2013-2019 годов

Тип транспорта	Количество таможенных перевозчиков, шт.	Доля, %
Автодорожный	346	96,54
Морской, речной	4	1,41
Воздушный	4	1,41
Автодорожный и морской	2	0,32
Автодорожный и воздушный	2	0,32

Источник: составлено автором на основе данных ЕЭК

Из анализа, представленного выше, мы видим, что автодорожный тип транспорта занимает первое место при выборе организаций для транспортировки своих грузов. Это говорит нам о том, что именно данный тип транспорта является основным перевозчиком для ключевых секторов нашей экономики. Если сравнивать с другими видами транспорта для перевозки грузов, в этом случае

гораздо более мягкие требования к упаковке товара. Для перевозки товаров немаловажными качествами являются мобильность, возможность оперативно подстраиваться под изменения товаропотоков. Помимо этого, здесь требуются относительно небольшие капиталовложения в оборудование терминалов и возможно использование автодорог общего пользования. В общей системе сообщения нашей страны данный вид грузового транспорта занимает очень важное место, активно используясь во всех отраслях народного хозяйства. Транспорт играет существенную роль и в установлении экономического и культурного сотрудничества с другими странами, укреплении экономической системы, в решении социально-экономических проблем. Явное преобладание автодорожного типа транспорта над остальными связано с местонахождением собственно самих таможенных действующих перевозчиков. Подавляющая часть этих перевозчиков действует и функционирует в европейской части, непосредственно в России, занимающей всего лишь 1/4 часть от общей всей площади территории страны:

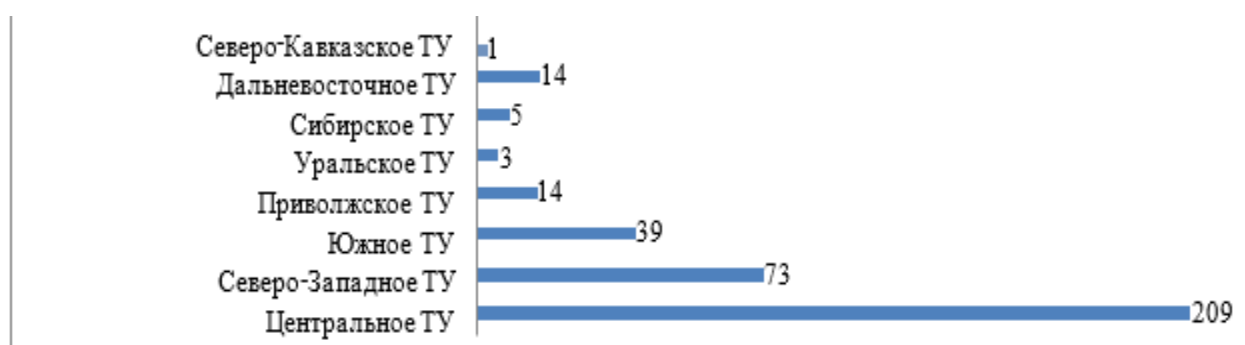


Рисунок 6 – Распределение таможенных перевозчиков с 2013 по 2019 гг.

Преобладание всех таможенных действующих перевозчиков сконцентрировано в регионе деятельности одного центрального таможенного регионального управления, в ЦТУ, это связано с непосредственным нахождением там всех основных транспортных дорожных развязок, грузопотоков, а также наибольшего количества определенных таможен и характерных таможенных постов, помимо этого, большой численностью всего населения в целом.

Современная тенденция таможенных перевозчиков – предоставление комплексных услуг в таможенной сфере, которые выражаются в одновременном использовании услуг таможенного представителя и услуг по таможенной перевозке. Круг предоставляемых экспресс-перевозчиками услуг в настоящее время достаточно широк и включает в себя не только организацию перевозки, но и обеспечение доставки груза «от двери до двери» с соблюдением всех требований таможенного законодательства. Услуги таможенных перевозчиков становятся все более популярными, в связи с тем, что современные таможенные перевозчики предоставляют целый комплекс услуг, являются гарантом обеспечения таможенного транзита товаров, осуществляют таможенное оформление на таможенной границе, а также быструю и надежную транспортировку товаров.

Выводы по 2 главе. Внешнеторговая деятельность выступает в роли связующей формы между монополистической продукцией разных стран, связующим звеном в этой цепочке выступает таможенная логистика. Она предусматривает обмен товарами, услугами и капиталом между различными странами. Сфера таможенной логистики и ее роль в транснациональные торговли предоставляет огромные преимущества для становления и роста экономики, пополнения бюджета государства, поддержания благополучия народа. У России есть все необходимые предпосылки для достижения лидирующей позиции и высочайшего уровня в области международных операций, которые совпадают с ее потенциалом, то есть ёмкий соответствующий рынок, сырьевые резервы, способность удовлетворить как внутренние нужды, так и потребность зарубежных стран мира, довольно высокое техническое развитие по ряду всей отраслевой промышленности. В связи с ежегодным ростом числа зарегистрированных в реестр таможенных перевозчиков, ежегодно растут объемы внешнеторгового оборота России, увеличиваются объемы экспортируемых и импортируемых товарных групп в страны дальнего зарубежья и страны СНГ. Услуги таможенных перевозчиков становятся все более популярными, в связи с тем, что современные таможенные перевозчики предоставляют целый комплекс услуг, являются

гарантом обеспечения таможенного транзита товаров, осуществляют таможенное оформление на таможенной границе, а также быструю и надежную транспортировку товаров. Круг предоставляемых экспресс-перевозчиками услуг достаточно широк и включает в себя не только организацию перевозки, но и обеспечение доставки груза «от двери до двери» с соблюдением всех требований таможенного законодательства.

3 ВЛИЯНИЕ ТАМОЖЕННОЙ ЛОГИСТИКИ НА ВНЕШНЕТОРГОВЫЙ ОБОРОТ РФ

3.1 Основные проблемы, связанные с внешнеторговыми потоками РФ

В текущих условиях роль всех региональных таможенных управлений и таможенной службы в целом в логистике внешнеэкономической торговли заслуживает наиболее широкой значимости для всех формирующихся регионов, а также для стимулирования всех участников транснациональной торговли в реализации для наибольшей активности их инвестиционного портфеля в первостепенных сферах региональной экономики через область ВЭД. Соответственно, таможенные органы выступают в роли важнейшей составляющей национальной политики в сфере внешнеэкономической деятельности. Государственная экономика рассматривается не как единичная экономическая система, в контексте транснациональных экономических взаимоотношений, а как целостный комплекс взаимодействий экономических субъектов на всемирном рынке, именно поэтому значение внешней торговли и ее роль в реализации общероссийской экономики страны принципиально растут.

Важность внешнеторговых потоков для экономики государства трудно переоценить, так как они имеют существенное значение для экономики современной России. Значение осуществления внешнеторговых потоков для экономики страны свидетельствуется и величиной налоговых поступлений от нее в доходную часть бюджетов всех уровней. Внешнеторговые потоки содействуют поступлению финансовых потоков в регионы, а также дополнительных, поступающих из инвестиционных портфелей участников ВЭД, вкладов и инвестиций, поступлению новейших инновационных текущих технологий, приросту сопернической среды для российского производства, помимо этого, вследствие содействия торговых перемещений на фабриках по производству транспорта, а также связи и прочих растут объемы выполняемых работ, возникают

хорошо оплачиваемые новейшие трудовые места, повышается общеобразовательный и квалификационный уровни у каждого сотрудника. Также, причиной укрепления транснациональных связей, регулирования между странами взаимоотношений, стало увеличение культурного и торгово-экономического содружества с иностранными государствами. Именно рост внешнеэкономического развития страны и есть главный параметр для оценки состояния всего общества, его финансового благосостояния, другими словами, общественно-политического становления. Сутью внешнеторговых потоков является величина экспорта и импорта, помимо этого сумма стоимостей данных показателей за определённый промежуток времени, будь то месяц или определённый квартал, а также год. Сумма определенных величин показателей может быть рассчитана как сумма одного государства или же как сумма определённой группы стран. государства или группы государств за определенное время: месяц, квартал, или год. Характеризует объемы ввозимых и вывозимых определенных товаров, а также соответственно их динамику, конкретное геополитическое положение, а также товарную составляющую объема, принадлежность к мировой глобальной торговле и системе. Будучи, являясь импортером продукции и определенных услуг на международный рынок, страна демонстрирует всему миру свои возможности, показывает себя, как надёжного партнера, с которым можно выстраивать долгосрочные доверительные отношения. Объемы продаваемых Россией товаров, то есть объемы экспорта стимулируют производство товаров, работ и услуг, а также ускоряют темпы развития экономики и роста ВВП в целом. Помимо этого, объемы экспорта позволяют обеспечить приток иностранного капитала в страну и укреплять позиции национальной валюты. И последнее, но не менее важное, объемы экспортируемого товара являются одним из источников поступления средств в федеральный бюджет страны. Однако, государствам стоит быть осторожными и принимать взвешенные решения для поддержания торгового баланса. В противном случае значительное превышение экспорта над импортом приводит к завышенному курсу национальной валюты и росту цен, и, в следствии чего, происходит снижение

конкурентоспособности отечественных товаров на внешнем рынке. Что касается импорта, объемы импортируемых товаров способствуют приобретать стране ту продукцию, или пользоваться, для достижений поставленных целей страной, теми услугами, которые к сожалению, не производятся в государстве, например, определенные инновационные товары и другую продукцию.

Интеграция стран, расширение их открытости, сближение и взаимосвязь национальных экономик посредством углубления внешнеторговых отношений, развития внешней торговли и составляют суть внешнеторговых потоков. В современных условиях внешнеторговые потоки это одна из главных составляющих всех тщательно развитых и хорошо функционирующих стран и общества в этих странах в целом, потому что ни одно развивающееся государство не способно реализовывать свой потенциал при недостаточно возведенной действенной системы национальных отношений с экономиками прочих стран.

Для того, чтобы более подробно проанализировать внешнеторговые потоки РФ, рассмотрим каждый федеральный округ РФ за 2019 год, а именно лидирующие товары в товарной структуре экспорта и импорта, а также лидирующие, по общему объему экспорта и импорта данных товарных групп, страны, и определим долю каждого экспортируемого и импортируемого товара в каждом федеральном округе, чтобы понять, в каком объеме поставлялась каждая товарная группа.

Из данных, представленных в Приложении А и Б, мы видим, что, в анализируемом нами году, а именно в 2019 году, Центральный федеральный округ экспортировал, лидирующие по объему, в товарной структуре экспорта товары, такие как, минеральная продукция, машиностроительная продукция, металлы и изделия из них, а также продукция химической промышленности и каучук, в следующие страны, лидирующие по общему объему экспорта данных товарных групп, а именно в Китай, Нидерланды, Германию, Турцию и Беларусь. Преимущественно, минеральная продукция, чья доля в товарной структуре экспорта составляет 73,5 % от общего объема, экспортировалась в Китай, Нидерланды, Германию и Турцию, в основном экспортировались нефть и

нефтепродукты, а также руды, шлак и зола. Машиностроительная продукция, чья доля в товарной структуре экспорта составляет 6,7 % от общего объема, преимущественно экспортировалась также в Китай, и в Беларусь, в основном экспортировались реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства и их части, а также электрические машины и оборудование для них, звукоаппаратура, телеаппаратура и их части. Также, металлы и изделия из них, чья доля составила 4,2 % от общего объема экспорта, по большей части, экспортировались в Нидерланды, Турцию и Беларусь, в основном экспортировались черные металлы и алюминий и изделия из него. Продукция химической промышленности, чья доля являлась 3,7 % от общего объема, преимущественно экспортировалась в Беларусь и Китай, основой экспорта являлись удобрения и органические химические соединения, каучук экспортировался в Беларусь и Китай.

Северо-Западный федеральный округ, в 2019 году, как и ЦФО, экспортировал, лидирующие по объему, в товарной структуре экспорта следующие товары: минеральные продукты, металлы и изделия из них, а также древесину и целлюлозно-бумажные изделия, продукцию химической промышленности и каучук, и продовольственные товары, и сырье, в следующие страны, лидирующие по общему объему экспорта данных товарных групп: Нидерланды, Китай, Германию, США и Финляндию. Минеральные продукты, преимущественно, чья доля от общего экспорта составила 53,2 %, экспортировалась, как и в ЦФО, в Китай, Нидерланды, Германию и США. Экспорт металлов и изделий из них, их доля в общем объеме экспорта составила 13,6 %, как и в ЦФО, приходился преимущественно на Нидерланды. Экспорт древесины и целлюлозно-бумажных изделий, преимущественно приходился на Китай и США, основой экспорта были древесина и изделия из нее и древесный уголь. Продукция химической промышленности, чья доля от общего экспорта 9,1 %, экспортировалась в Финляндию, и в Китай, как и в ЦФО, каучук также экспортировался в Китай. Продовольственные товары и сырье, а именно продукция животного

происхождения, чья доля от общего экспорта 7,0 %, экспортировались в Китай и Нидерланды, основой экспорта была рыба, мясо и продукция из мяса.

Южный федеральный округ, в 2019 году, экспортировал, лидирующие по объему, в товарной структуре экспорта следующие товары: продовольственные товары и сырье, минеральные продукты, металлы и изделия из них, химическую продукцию и машиностроительную продукцию в следующие страны, лидирующие по общему объему экспорта данных товарных групп: Турцию, Швейцарию, Украину, Египет и Китай. Продовольственные товары и сырье, а именно продукция растительного происхождения, чья доля была 42,4 %, экспортировались в Турцию и Египет, основой экспорта были злаки, семена, зерно и лекарственные растения. Минеральные продукты, чья доля была 34,7 %, экспортировались в Турцию и Китай. Металлы и изделия из них, чья доля составила 9,7 %, экспортировались преимущественно в Турцию, Швейцарию и Китай. Химическую продукцию, чья доля составила 5,4 % от общего объема, экспортировали преимущественно в Китай и в Украину. Машиностроительную продукцию, чья доля от общего экспорта составила 4,5 %, экспортировали в Китай, Украину и Турцию.

Приволжский федеральный округ, в 2019 году, экспортировал, лидирующие по объему, в товарной структуре экспорта следующие товары: минеральные продукты, продукцию химической промышленности и каучук, машиностроительную продукцию и металлы, и изделия из них в следующие страны, лидирующие по общему объему экспорта данных товарных групп: Нидерланды, Польша, Беларусь, Казахстан и Китай. Минеральные продукты, чья доля составила 45,9 % в данном ФО, экспортировалась в Китай, Нидерланды и Беларусь. Продукция химической промышленности, чья доля в данном ФО составила 24,4 %, экспортировалась во все, перечисленные выше, страны, каучук экспортировался во все, перечисленные выше страны, кроме Нидерландов. Машиностроительная продукция, чья доля составила 12,2 %, экспортировалась преимущественно в Китай, Казахстан и Беларусь. Металлы и изделия из них, чья доля составила 5,9 %, экспортировались преимущественно в Нидерланды,

Казахстан и Беларусь, основным экспорта были алюминий и изделия из него, а также черные металлы и изделия из них.

Уральский федеральный округ, в 2019 году, экспортировал, лидирующие по объему, в товарной структуре экспорта следующие товары: минеральные продукты, металлы и изделия из них, машиностроительную продукцию и продукцию химической промышленности, и каучук, в страны, лидирующие по общему объему экспорта данных товарных групп: Китай, Нидерланды, Германия, Алжир и Казахстан. Минеральные продукты, чья доля экспорта в данном ФО составила 62,4 %, в основном экспортировались в Китай, Нидерланды и Германию, в основном это были нефть и нефтепродукты. Металлы и изделия из них, чья доля составила 21,0 %, экспортировалась в основном в Нидерланды и в Казахстан. Машины, оборудование и транспортные средства, чья доля составила 7,7 %, экспортировались во все вышеперечисленные страны, кроме Нидерландов, в основном это были средства наземного транспорта и оборудование и механические устройства, и их части. Экспорт продукция химической промышленности, чья доля составила 5,5 % в данном ФО, в основном был в Казахстан, Китай и Нидерланды.

Сибирский федеральный округ, в 2019, экспортировал следующие товары: топливно-энергетические товары, металлы и изделия из них, древесину, машиностроительную продукцию и продукцию химической промышленности, и каучук. Экспортировал в следующие страны: Китай, Нидерланды, Республику Корея, Японию и Германию. Топливо-энергетические товары, чья доля 46,7 %, экспортировались во все перечисленные страны, в основном нефть сырую и нефтепродукты сырье. Металлы и изделия из них, чья доля 26,4 %, экспортировалась в Нидерланды, Китай и Германию. Экспорт древесины, чья доля 9,9 %, был в основном в Китай и Японию, а именно древесный уголь. Экспорт машиностроительной продукции, чья доля 5,3 %, был в Китай, Германию и Корею. Экспорт химической продукции, чья доля 4,9 %, в основном приходил на Китай, Нидерланды и Германию, экспортировали удобрения, каучук экспортировался преимущественно в Китай и Германию.

Дальневосточный федеральный округ, в 2019 году, экспортировал следующие товары: минеральные продукты, продовольственные товары и сырье, машиностроительную продукцию и древесину. Экспортировал в следующие страны: Республика Корея, Китай, Япония, Египет и Индия. Минеральные продукты, чья доля 36,7 % от общего объема, экспортировались в Корею, Китай, Японию и Индию, в основном нефть сырая и нефтепродукты сырые и газы нефтяные. Продовольственные товары и сырье, чья доля 8,1 %, экспортировались в Корею и Китай, в основном рыбу мороженную и ракообразных. Экспорт машиностроительной продукции, чья доля 2,6 %, был в Египет, в основном вертолеты, самолеты, космические аппараты и ракеты. Экспорт древесины, чья доля 2,3 %, был в Китай, Японию и Индию, в основном это были уголь каменный, а также твердое топливо из него.

Северо-кавказский федеральный округ, в 2019 году, также экспортировал продукцию определённой химической промышленности, а также и каучук, и характерные продовольственные товары, и соответственно сырье в Китай, Азербайджан, Беларусь, Украину и Армению. Экспорт характерной продукции используемой химической промышленности, а также и каучука, чья экспортируемая доля составила 48,19 % в структуре экспортируемых товаров, был во все страны, в основном это были удобрения, каучук экспортировался в Беларусь, Китай и Украину. Экспорт продовольственных товаров и сырья, чья доля 33,0 %, был также во все страны, в основном экспортировали рыбу, мясо и продукты из мяса, и злаки.

Что касается импорта, в ЦФО импортировали, лидирующие по объему, такие товары, как машиностроительная продукция, продукция химической промышленности и каучук, продовольственные товары и сырье, текстиль, текстильные изделия и обувь, а также металлы и изделия из них. Импортировали данные товары в страны, лидирующие по общему импорту данных товарных групп, такие как Китай, Германия, Беларусь, США и Италия. Наибольший объем машиностроительной продукции, чья доля составила 46,2 % в товарной структуре,

импортировалась в Китай и Германию, в основном импортировалось оборудование и механические устройства, котлы и реакторы ядерные, а также теле- и звукоаппаратура, и электрические машины, и оборудование. Преимущественно, продукция химической промышленности, чья доля была 22,2 %, импортировалась в Германию, Китай и США, основой импорта была фармацевтическая продукция и органические химические соединения, каучук импортировался в Китай, Германию и Беларусь. Наибольший объем продовольственных товаров, чья доля была 10,9 %, а именно продукция животного происхождения, импортировалась в Беларусь, основой импорта в данную страну были молоко, яйца, сыр, масло и мед, а также мясо и продукты из мяса. Наибольший объем текстиля, текстильных изделий и обуви, чья доля была 7,7 %, импортировалась в Китай, Италию и Беларусь, в основном импорт был предметов одежды и принадлежности к ним и обувь, гетров и аналогичных изделий и их детали. Металлы и изделия из них, чья доля 5,6 %, преимущественно импортировались в Китай, основой импорта были черные металлы и изделия из черных металлов.

В Северо-Западный федеральный округ в 2019 году импортировали лидирующие по объему, в товарной структуре импорта, следующие товары: транспорт, продовольственные товары и сырье, продукцию химической промышленности и каучук, и металлы и изделия из них. Импортировали из следующих стран, лидирующих по общему объему импорта данных товарных групп: Китая, Кореи, Германии, США и Финляндии. Импорт транспорта, чья доля составила 47,0 %, происходил из всех вышеперечисленных стран, кроме Финляндии, в основном средства наземного транспорта. Импорт продовольственных товаров и сырья, чья доля была 20,0 %, а именно продукции животного происхождения, происходил из Китая и Германии. Продукция химической промышленности, чья доля была 12,7 %, импортировалась из Германии, Китая и США, в основном фармацевтическую продукцию. Импорт каучука был из Китая и Германии. Импорт металлов и изделий из них, чья доля

была 7,6 %, происходил из Китая, Германии и Финляндии, в основном черные металлы и изделия из черных металлов.

В Южный федеральный округ в 2019 году импортировали лидирующие по объему, в товарной структуре импорта, следующие товары: продовольственные товары и сырье, машиностроительную продукцию, металлы и изделия из них и химическую продукцию. Импорт происходил из следующих стран, лидирующих по общему объему экспорта данных товарных групп, таких как Китай, Украина, Турция, Германия и Беларусь. Продовольственные товары и сырье, чья доля составила 32,8 %, а именно продукция растительного и животного происхождения, импортировались из Китая, Турции и Беларуси, в основном фрукты, орехи и овощи, а также молоко, масло, сыр, яйца и мед. Импорт машиностроительной продукции, чья доля была 25,4 %, был из Китая и Германии. Импорт металлов и изделий из них, чья доля 13,5 %, был из всех вышеперечисленных стран, кроме Турции. Импорт продукции химической промышленности, чья доля 11,1 %, был преимущественно из Германии и Китая, в основном фармацевтическая продукция.

Приволжский федеральный округ, в 2019 году, импортировал лидирующие по объему, в товарной структуре импорта, такие товары, как машиностроительную продукцию, химическую промышленность и каучук, и металлы и изделия из них. Товары импортировались из стран, лидирующих по общему объему импорта данных товарных групп: из Китая, Германии, Италии, Беларуси и США. Машиностроительная продукция, чья доля составила 55,2 %, импортировалась из всех вышеперечисленных стран, в основном реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства и их части. Импорт химической продукции, чья доля составила 22,1 %, был из Германии, Китая, США и Италии, в основном фармацевтической продукции и органических химических соединений. Каучук импортировался из Китая, Германии и Беларуси. Импорт металлов и изделий из них, чья доля составила 9,3 %, происходил из всех вышеперечисленных стран, кроме Соединенных штатов.

Уральский Федеральный округ, в 2019 году, импортировал лидирующие по объему, в товарной структуре импорта, следующие товары: машины и оборудование для них, металлы и изделия из них, минеральные продукты, продукцию химической промышленности и каучук, и продовольственные товары, и сырье. Импортировались данные товары из стран, лидирующие по общему объему импорта данных товарных групп: из Китая, Казахстана, Германии, Италии, и США. Импорт машин и оборудования для них, чья доля составила 43,9 %, происходил из Китая, Германии и Италии. Импорт металлов и изделий из них, чья доля составляла 23,0 %, происходил из Китая, Казахстана и Германии. Минеральные продукты, чья доля 15,4 %, импортировались в основном из Казахстана и Китая, а именно руды, шлак и зола, каучук импортировали преимущественно из Китая и Германии. Продукцию химической промышленности, чья доля составила 10,2 %, импортировали из всех перечисленных стран, кроме Казахстана. Продовольственные товары и сырье, чья доля составила 3,4 %, импортировали из Китая и Германии.

Сибирский федеральный округ, в 2019 году, импортировал лидирующие по объему, в товарной структуре импорта, следующие товары: машины и оборудование для них, продукцию химической промышленности и каучук, металлы и изделия из них, и продовольственные товары, и сырье. Импортировали данные товары из стран, лидирующих по общему объему импорта данных товарных групп: из Китая, США, Франции, Украины и Казахстана. Машины и оборудование для них, чья доля составила 44,9 %, импортировали из Китая, США и Франции. Продукцию химической промышленности, чья доля составила 28,8 %, импортировали из всех вышеперечисленных стран, кроме Казахстана, в основном фармацевтическую продукцию, каучук импортировали из Китая и США. Импорт металлов и изделий из них, чья доля была 8,1 %, происходил из Китая, Украины и Казахстана, в основном черные металлы и изделия из черных металлов. Импорт продовольственных товаров и сырья, чья доля составила 5,5 %, осуществлялся из Китая, в основном продукцию животного происхождения.

Дальневосточный федеральный округ, в 2019 году, импортировал лидирующие по объему, в товарной структуре импорта, следующие перечисленные товары: машиностроительную продукцию, продовольственные товары и сырье, продукцию химической промышленности и каучук, и минеральные продукты. Импортировались они из стран, лидирующих по общему объему импорта данных товарных групп: из Китая, Японии, Республики Корея, США и Казахстан. Импорт машиностроительной продукции, чья доля составила 52,7 % в товарной структуре импорта данного ФО, происходил из всех перечисленных стран, кроме Казахстана. Продовольственные товары и сырье, чья доля составила 12,3 %, а именно продукты животного происхождения, преимущественно импортировались из Китая, Кореи и Японии, в основном рыба, мясо и продукция из мяса. Продукция химической промышленности, чья доля была 8,7 %, импортировалась из Китая и США, каучук импортировался из всех перечисленных стран, кроме Казахстана. Импорт минеральных продуктов, чья доля была 5,0 %, был из Казахстана, в основном руды и концентраты прочие и моноволокно с поперечным сечением

И в заключении, Северо-Кавказки федеральный округ, в 2019 году, импортировал лидирующие по объему, в товарной структуре импорта, следующие товары: машиностроительную продукцию и продовольственные товары, и сырье. Импорт шел из стран, лидирующих по общему объему импорта данных товарных групп, таких как Франция, Германия, Чешская Республика, Китай, Словакия и Италия. Импорт машиностроительной продукции, чья доля была 41,1%, осуществлялся из Германии, Франции, Китая и Италии, в основе импорта были реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства и их части. Импорт продовольственных товаров и сырья, чья доля была 15,54 %, был из Чешской Республики, Словакии и Франции, в основном молочная продукция, яйца птиц, мед натуральный и пищевые продукты животного происхождения.

Как мы видим, в оцениваемых и рассматриваемых нами Федеральных округах экспорт преобладает над импортом, об этом нам говорят доли товара, которые лидируют в каждом Федеральном округе по общему объему экспорта и импорта в

своих товарных структурах. Данный факт наталкивает нас на мысль о том, что в условиях внешней торговли в торговых отношениях Россия показывает свою уверенную конкурентоспособность произведенных, на своей территории, товаров страны за границей. Преобладание экспорта над импортом приводит к тому, что в страну происходит приток иностранной валюты, и соответственно курс национальной валюты повышается. В следствии чего, национальная валюта укрепляется и положительно характеризует экономику страны. Состояние торгового баланса в значительной степени отражает экономическое положение государства, является одним из важных показателей уровня зависимости экономики от внешних рынков, от состояния конъюнктуры, международной конкуренции, а также политической зависимости от других государств, он является важным инструментом регулирования связей между государствами.

Но если анализировать рассматриваемый нами год, то есть 2019, с предыдущим, 2018 годом, то здесь немного другая ситуация. Темпы роста экспорта в первых трех кварталах падали, в четвертом квартале объемы экспорта начали расти, но в итоге, по окончании 2019 года, объемы всего экспорта так и не превысили прошлогодний результат и показали отрицательные темпы роста. Темпы роста импорта так же упали, но незначительно, если сравнивать с предшествующим годом. В первом квартале Основной вклад в снижение экспорта внесла ситуация на рынке зерновых. Российские производители активно экспортировали урожай 2018 года и запасы рекордного по урожайности 2017 года в-третьих и четвертых кварталах 2018 года, когда на мировом рынке зерна сложились повышенные цены. При этом урожай 2018 года оказался не самым высоким, поэтому в первом полугодии 2019 года объемы экспорта существенно отставали от ситуации годичной давности. В июле с поступлением на рынок нового урожая ситуация начала исправляться. Во втором квартале к спаду экспорта зерновых добавились приостановки экспорта нефти по нефтепроводу «Дружба». Объем экспорта нефти сократился на 5,5 % во втором квартале. В первом полугодии экспорт наиболее существенно сократился в Польшу (-\$ 2,6 млрд), Германию (-\$ 2,3 млрд) и Турцию (-\$ 1,5 млрд). Однако падение

экспорта по этим направлениям во многом также связано с временными факторами: Польша и Германия приостанавливали импорт российской нефти после инцидента с нефтепроводом «Дружба», а Турция является вторым крупнейшим импортером российского зерна после Египта. В третьем квартале ситуация по многим статьям экспорта начала улучшаться, в частности, на фоне восстановления работы нефтепровода «Дружба» объем экспорта сырой нефти вырос на 11 % в годовом исчислении, а падение экспорта зерновых замедлилось до 8 % в годовом исчислении. В четвертом квартале ситуация по многим статьям экспорта также улучшалась, но несмотря на это, как и говорилось ранее, объемы экспорта так и не превысили прошлогодний результат и показатели отрицательный темп роста. Рост импорта, по сравнению с экспортом, связан с тем, что, в отличие от экспорта, на рост импорта ситуация с зерновыми и топливно-энергетическими товарами повлияла в гораздо меньшей степени. И несмотря на то, что, по сравнению с предыдущим годом объемы импорта уменьшились, если сравнить его с объемами экспорта, то величина импорта показала положительную динамику и увеличила объемы импортируемых товаров в страну за анализируемый 2019 год.

Возможно, что ситуация с объемами поставок экспорта и импорта также отразилась и на таможенных перевозчиках, а точнее на количестве включенных в общий реестр таможенных перевозчиков. Ведь со снижением спроса на экспортируемые и импортируемые товары также снижается спрос на таможенных перевозчиков, а именно большинство из них занимается грузоперевозкой данных товаров из страны отправителя в страны получателя, и наоборот. В связи со спадом спроса на экспортируемые и импортируемые товары лица, занимающиеся внешней торговлей, не видели смысла пользоваться услугами третьих лиц для реализации своей продукции, а именно услугами таможенных перевозчиков.

Таможенные перевозчики в связи с этим, не видели смысла вступать в общий реестр и осуществлять внешнеторговые перевозки, так как спрос на их услуги особо не пользовался успехом. А ведь таможенные перевозчики, в частности транспорт, являются ключевым звеном в поставке экспортируемых и

импортируемых товаров. Транспорт и таможенный перевозчик являются одними из важнейших функциональных звеньев в общей логистической цепи, непосредственно связанных с организацией и управлением движением товарных потоков. Рассматривая современные тенденции развития транснациональной торговли, роль логистики, в частности транспортной, существенно важна, ведь внешняя среда функционирует практически с каждым развивающимся бизнесом. Организации транспортируют, во время всего процесса взаимодействия, друг другу сырье и материалы, поставляя их от поставщиков к производителям, экспортируют или импортируют готовую продукцию от коммерсанта к комиссионеру, а от них уже конечному контрагенту. При реализации физического перемещения определенных грузов, появляется потребность обеспечить груз, при его транспортировке, по безошибочному маршруту с самыми небольшими затратами. Осуществление успешных, внешнеторговых потоков, успешная реализация процесса экспорта и импорта продукции, а также доставка, невозможны без соответствующего транспорта. Из-за незнания, какой тип транспорта лучше использовать для реализации своей продукции, организации, желая побыстрее закрыть свои потребности, в виде продажи своей готовой продукции, не осмысленно и ошибочно выбирают тот тип транспорта, который, по их мнению, транспортирует товар и доставит его в кратчайшие сроки. По большей части, организации выбирают правильный тип транспорта, но не в меньшей степени, бывают и случаи, когда предприятия из-за своего же незнания выбирают не тот тип транспорта, в последствии чего им приходится оплачивать внеплановые издержки во время транспортировки товара, что сильно ударяет по бюджету организации. Далее, мы более подробно рассмотрим плюсы и минусы каждого типа транспорта, какими типом транспорта лучше воспользоваться для перевозки своей продукции, в зависимости от надобностей продавца и покупателя, а от каких типов транспорта лучше отказаться во избежание больших издержек и затрат.

Внешнеторговые потоки имеют большое значение для развития любой страны. Благодаря осуществлению внешнеторговых потоков появляется возможность

импортировать, то есть закупать товары и услуги, которые не производятся в государстве, в том числе инновационную продукцию и в то же время экспортировать, другими словами продавать товары, которые имеются в избытке, в другие страны для получения дополнительных финансовых ресурсов. Россия показывает свою уверенную конкурентоспособность произведенных, на своей территории, товаров нашей страны за границей, не смотря на спад экспорта и незначительный спад импорта. Осуществление успешных, внешнеторговых потоков, успешная реализация процесса экспорта и импорта продукции, а также доставка, невозможны без соответствующего транспорта. Транспорт и таможенный перевозчик являются одними из важнейших функциональных звеньев в общей логистической цепи, непосредственно связанных с организацией и управлением движением товарных потоков. В нынешних рыночных условиях транспортная логистика играет весьма важную роль, потому что каждое предприятие взаимодействует с внешним миром.

3.2 Разработка рекомендаций в целях совершенствования таможенной логистики в РФ

Высокие темпы научно-технического прогресса в мире, неравномерность экономического и социального развития отдельных стран во времени, интеграционные процессы на основе международного разделения труда способствуют быстрому росту внешней торговли во всех странах мира. В связи с этим возрастает роль транспорта в обеспечении внешнеэкономических связей. Транспорт – важная составляющая часть мировой экономике, так как является материальным носителем между государствами. Специализация государств, их комплексное развитие невозможны без системы транспорта. Транспортный комплекс России является в высшей степени активным структурообразующим фактором экономики. На сегодняшний день международные транспортные перевозки являются неотъемлемой частью торговых отношений стран.

Эффективность организации грузовых перевозок различными видами транспорта уже давно доказана и не нуждается в каких-либо подтверждениях. Сегодня трудно представить жизнь страны без перевозки грузов, а значит, и без грузовых транспортных средств.

Для того, чтобы просмотреть преимущества и недостатки определенного типа транспорта, какими типом транспорта лучше воспользоваться для перевозки своих товаров, в зависимости от надобностей экспортера и импортера, а от каких типов транспорта лучше отказаться во избежание больших издержек и затрат, перечислим основные типы транспорта, используемые при международной перевозке. Таможенная логистика, при перемещении товарных потоков грузовым транспортом, включает в себя следующие типы транспорта:

- наземный (железнодорожный и автомобильный);
- водный (морской и речной);
- воздушный тип транспорта.

Доставка товаров по России и за рубеж может осуществляться как наземными видами транспорта, которые представлены авто и железнодорожными перевозками, так и морскими и воздушными перевозками. С позиции логистического менеджмента каждый из видов транспорта, будь то наземный, водный или воздушный, отличается своими положительными и отрицательными характеристиками, от которых зависит его применение в логистической системе. Рассмотрим плюсы и минусы каждого вида транспорта, и на основе сказанного сделаем промежуточный вывод, какой типа транспорта является наиболее популярным в грузоперевозках и за счет чего, а также посмотрим, на что стоит обращать внимание при перевозке данным типом транспорта.

Плюсы и минусы автомобильного типа транспорта. Сущность автомобильного транспорта в ёмкой формулировке основывается по данной доступной формуле: маневренность транспортирования в обмен на относительно большую ее цену (в расчете на единицу груза). Основная черта автомобильного транспорта – маневренность. Данный вид транспорта обладает неопровержимым достоинством

– он позволяет доставить груз прямо на склад покупателя продукции. Все прочие виды транспорта могут осуществить это лишь при условии, что грузополучатель обладает специально оборудованным для определенного вида транспорта пунктом доставки, например, собственный морской порт, железнодорожный узел, или аэропорт. Поскольку в большинстве случаев участник рынка не обладает такого рода местами доставки, ему приходится использовать автомобильный транспорт, для того чтобы доставить груз от места его выгрузки железнодорожным, водным и воздушным транспортом. К другим важным достоинствам автомобильного транспорта обычно относят:

– Альтернативность, т. е. потенциальность подбора автотранспортного средства под величину партии груза и его облик, а не наоборот, как это обычно бывает в других видах транспорта. На практике это проявляется в сравнительной неограниченности нижнего предела размера транспортируемой партии груза.

– Мини-упаковочность, т. е. сравнительная несущественность наличия или использования особого типа упаковки перевозимого груза. Транспортирование многих грузов другими видами транспорта обычно требует особой упаковки данных грузов в целях обеспечения их сохранности. Автомобильный транспорт в необходимых случаях позволяет транспортировать груз вообще без всякой или при наименьшей его упаковке, что является экономией затрат.

– Универсальность, т. е. любой автомобильный транспорт предназначен для транспортировки почти любых видов грузов.

– Всепогодность, т. е. отчетливое функционирование автомобильного вида транспорта относительно меньше зависит от природных условий в силу того, что перемещение по земной поверхности менее зависит от них, чем, например, перемещение по воде или по воздуху.

– Сохранность, т. е. автомобильные транспортирования относительно более безвредны для перевозимых грузов. Перемещаться по земле более безопасно, так как в случае каких-то технических поломок преимущественно нарушаются лишь сроки доставки, но сам груз обычно остается в сохранности. В то же время

технические поломки на других видах транспорта часто могут сопровождаться еще и частичной или полной утратой самого перевозимого груза.

Помимо главных преимуществ, перечисленных выше, достоинствами употребления автомобильного вида транспорта является доступность, возможность доставки товара до места направления, возможность транспортирования небольших партий товаров, а также обширный выбор таможенных перевозчиков.

Однако, помимо достоинств, автодорожный тип транспорта обладает также и своими недостатками. Первый недостаток связан с тем, что данный тип транспорта требует большого числа специальных путей, т.е. автомобильных дорог, расположенных на территории государства и доступных для всех пользователей. Стройка и содержание таких путей стоит довольно дорого обществу, и вообще хорошие и долговременные дороги – национальное достояние нынешней страны. Данную дьяволу автомобильного транспорта можно назвать «автодорожностью», т. е. зависимостью присутствия соответствующих дорог.

Другой недостаток – наличие особого топлива. В качестве него обычно используются бензин, дизельное топливо и сжиженный газ, данные виды топлива изготавливаются из нефти и газа, а потому являются довольно дорогостоящими видами топлива по сравнению с электроэнергией. Данную дьяволу автотранспорта можно назвать «энергетичностью». Еще один минус данного транспорта – ограниченная грузоподъемность. Данные технико-экономические особенности функционирования автомобильного транспорта приводят к более высокой стоимости транспортирования грузов по сравнению с другим видом наземного грузового транспорта – железнодорожным транспортом. А также, недостатком является затратность, т. е. относительно высокая стоимость автомобильных перевозок, это главная негативная черта автомобильного транспорта, которая противостоит его функциональному достоинству – маневренности.

Минусами использования данного типа транспорта также является зависимость от метеорологических условий, низкая производительность, высокая

себестоимость, если речь идет о дальних перевозках, и последняя, но не менее важная, это низкая экологичность в процессе транспортировки товара.



Рисунок 7 – Преимущества и недостатки использования автомобильного транспорта

Плюсы и минусы железнодорожного типа транспорта. Рыночная суть железнодорожного транспорта в ёмкой формулировке антагонистична сущности автомобильного транспорта и основывается на следующем: масштабность и дешевизна перевозок в обмен на небольшую маневренность перемещения груза. Данный вид транспорта также является наземным видом транспорта, а потому он, как и автотранспорт, способен снабдить необходимую всепогодность перевозок и сохранность грузов больше, чем водный или воздушный транспорт, в той мере, в какой это зависит от самой среды перевозки грузов. В отличие от автомобильного, железнодорожный транспорт по своему замыслу предназначен для транспортирования больших партий грузов (руда, уголь, металл и т. п.), по своему преимуществу, на большие расстояния.

Отсюда – основное преимущество железнодорожного транспорта – это масштабность. Технически такая масштабность снабжается прежде всего тем, что используемые транспортные средства (вагоны и т. п.) на железнодорожном транспорте транспортные средства, разрешают транспортировать большие грузы

(по весу, размерам). Большая грузоподъемность – это важнейшее техническое достоинство железнодорожного транспорта по сравнению с автомобильным. Железнодорожный транспорт обладает большей ролью именно в больших по своей территории государствах, как, например, наша страна, где вообще существуют большие расстояния. В небольших по территории странах данный вид транспорта обычно занимает второстепенное место и намного уступает по использованию автомобильному транспорту. Все-таки, в интернациональных транспортировках его роль преимущественно растет. Возможность доставки на большие дистанции больших партий грузов означает, что расходы на их перевозку железнодорожным транспортом оказываются существенно ниже, чем автомобильным транспортом. Потому масштабность железнодорожных транспортировок вызывает главную рыночную черту данного транспорта – сравнительную дешевизну.

Помимо основных преимуществ, перечисленных выше, плюсами использования железнодорожного типа транспорта является высокая провозная и пропускная способность, регулярность доставки товаров, возможность наиболее эффективно производить погрузочно-разгрузочные работы, низкая стоимость транспортировки, быстрая доставка на большие расстояния, а также предусмотренные скидки при транзитных отправлениях.

В отличие от автомобильного транспорта предпочтение доставки транспортных средств груза на железнодорожном транспорте, по сути, ограничен лишь вагонами. Потому, данное условие можно отнести к недостатку, и назвать безальтернативностью при выборе средства доставки груза.

В силу своих технических особенностей железнодорожный транспорт не имеет ту же маневренность, что и автомобильный, т. е. он не может доставить груз прямо к его потребителю. Неманевренность – это еще одна негативная черта железнодорожного транспорта как разновидности наземного транспорта, которой он «расплачивается» за свою масштабность. В отличие от автомобильного, железнодорожный транспорт является капиталоемким – все расходы на строительство железнодорожных дорог и перегонов в форме амортизационных

отчислений прямо отображаются в транспортных тарифах. Все-таки, масштабность транспортирований позволяет определять данные тарифы на гораздо более низком уровне, чем в автомобильном транспорте. Груз обычно разгружается на соответствующей железнодорожной станции, а потом автомобильным транспортом движется к его покупателю. Все это, естественно, повергает к росту общих сроков доставки груза и к возникновению добавочных затрат по сравнению с прямыми расходами на железнодорожную перевозку. Из такого рода проблем и возникают различные логистические задачи для участников рынка, цель которых – понижение общей величины транспортных затрат, а также сокращение совокупного времени на доставку груза покупателю и др.

Естественно, что железнодорожные транспортирования оказываются наиболее эффективными в том случае, если адресат груза обладает личными подъездными железнодорожными путями, соединяющие его с близлежащей железнодорожной станцией. В данном случае доставка груза покупателю производится прямо на его склад, а потому не требует ни использования автомобильного транспорта, ни добавочных погрузочно-разгрузочных (перевалочных) работ и т. п. Такой способ доставки грузов применяют к крупным адресатам грузов, которые систематично перерабатывают в больших объемах доставляемое сырье и материалы. Это имеет место в добывающих областях, в металлургической индустрии, производстве удобрений и т. д.

Исторически в России железнодорожный транспорт всегда играл самую важную роль, или роль самого основного вида транспорта, в силу того, что сеть автомобильных путей всегда была очень невелика для государства таких масштабов, и потому никаких других способов доставки грузов не существовало. В силу своей масштабности железнодорожные транспортирования в СССР, организуемые на плановой основе, были довольно недороги, что позволяло наращивать высокими темпами возможности экономического потенциала государства в условиях низкого развития автомобильного транспорта. С переходом к рыночной экономике стала усиливаться роль автомобильного транспорта, но

объективными рубежами его развития по-прежнему является имеющее место отсутствие нужного числа автомобильных путей, в отличии от железнодорожного и тем более других типов транспорта.



Рисунок 8 – Преимущества и недостатки железнодорожного транспорта

Минусами использования железнодорожного типа транспорта помимо тех, которые перечислены выше, также является небольшое число компаний-перевозчиков, дорогая производственно-техническая база, повышенная материалоемкость и энергоемкость перевозок, невозможность доставки к конечным точкам продаж или потребления, а также, относительно низкая сохранность перевозимого груза.

Достоинства и недостатки использования водного (морского, речного) транспорта. Рыночная сущность водного транспорта в весьма короткой форме может быть сформулирована в следующей дилемме: дешевизна доставки в обмен на относительно длинные сроки транспортирования груза. Для большого по территории государства, в особенности России, водный транспорт ассоциируется с речным транспортом и представляет из себя преимущественно внутренний вид транспорта, а морским называется водный транспорт, обслуживающий транспортировку товаров по морю. В нашем государстве морской транспорт является как внутренним видом водного транспорта, так и наружным,

обеспечивающим международные перевозки грузов. Для сравнения в других странах Европы одним-единственным видом водного транспорта является речной, который в то же время обслуживает как внутренние, так и интернациональные транспортирования грузов таких государств.

Основным достоинством и отличительной чертой данного транспорта является, конечно же, его дешевизна. Водный транспорт – один из самых дешевых видов транспорта по сравнению с наземными, или с теми же воздушными видами транспорта. Данная специфика является технико-характерной особенностью.

Также, еще одним достоинством данного транспорта является «внедорожность» – потенциал перемещения без строительства дорог. У воды, в отличие от земной плоскости, имеется прямая «поверхность», а потому она представляет собой безукоризненную естественную, т. е. созданную уже самой природой, «дорогу».

Большая грузоподъемность также является одним из достоинств использования данного типа транспорта. В данном случае имеется в виду, что величина транспортного средства, или же судна, сравнительно неограниченна. Суда могут быть весьма большими, такими, которые едва ли возможно, использовать экономично на наземном транспорте (автомобильном, железнодорожном). Вытекает данные условия из-за размеров самой водной «дороги», которая практически не обладает границами по пространству. Потому, водные, в особенности морские суда создаются в больших размерах, а именно большой грузоподъемности. Безграничность величин судов приводит к тому, что одно и то же судно транспортирует все больше грузов, и поэтому, в расчете на единицу груза, расходы уменьшаются значительно настолько, что прекращают оказывать какое-либо значительное воздействие на конечную стоимость товара.

Небольшая капиталоемкость – очередное достоинство водного транспорта. В силу того, что для организации работы данного вида транспорта не требуются никакие «дороги», относительно серьезные расходы на него ограничиваются лишь приобретением самих водных судов и постройкой портовых сооружений.

Помимо основных преимуществ, перечисленных выше, плюсами использования водного типа транспорта является повышенная провозная и пропускная способность, а также высокие провозные способности на глубоководных реках и водоемах.

Все-таки в силу большой зависимости транспортируемого процесса от природных условий появляются причины, объективно противодействующие обширному распространению водных транспортировок, то есть являются минусами использования водного транспорта. К таким факторам относятся:

– Ограниченность использования данного вида транспорта. Его использование потенциально может быть, если отправитель и адресат могут быть объединены друг с другом посредством водного транспорта, т. е. при наличии объединяющей их реки или морских путей. Если оба участника рынка локализованы на одном и том же аграрном пространстве, процесс перемещения между ними водным транспортом невозможен. Либо только часть дистанции груз движется по воде, а вторую часть – другими видами транспорта.

– Мультизащитность, появление больших запросов к защите брешни в процессе водной перевозки – наличие, отвечающее требованиям, соответствующей, то есть специальной упаковки для изготовленных товаров, верное закрепление и местоположение перевозимых грузов на транспортном судне, предпочтение в выборе безопасных путей движения и т. п.

– Сезонность, в нашем государстве водный транспорт, как это бывает в зимний период, не функционирует, так как водные поверхности покрыты льдом. Данные условия, само собой, притесняют время его полезного использования.

– Тихоходность, водный транспорт в силу особенностей своей среды движения имеет в среднем самую низкую скорость движения хода, если сравнивать с наземным и воздушным видами транспорта, физическое сопротивление водной среды гораздо больше, чем сопротивление качения и воздушной среды. Если участники рынка устраивают довольно длительные сроки транспортировки, то перемещение водным транспортом является, самым дешевым способом транспортировки.

Недостатками использования водного типа транспорта, в частности морского и речного, помимо тех, которые перечислены выше, также является ограниченное число маршрутов и транспортировок, нужда в сложной почтовой инфраструктуре, недостаточная надежность сохранности и транспортировки груза, а также жесткие установленные нормы по упаковке и креплению товаров.

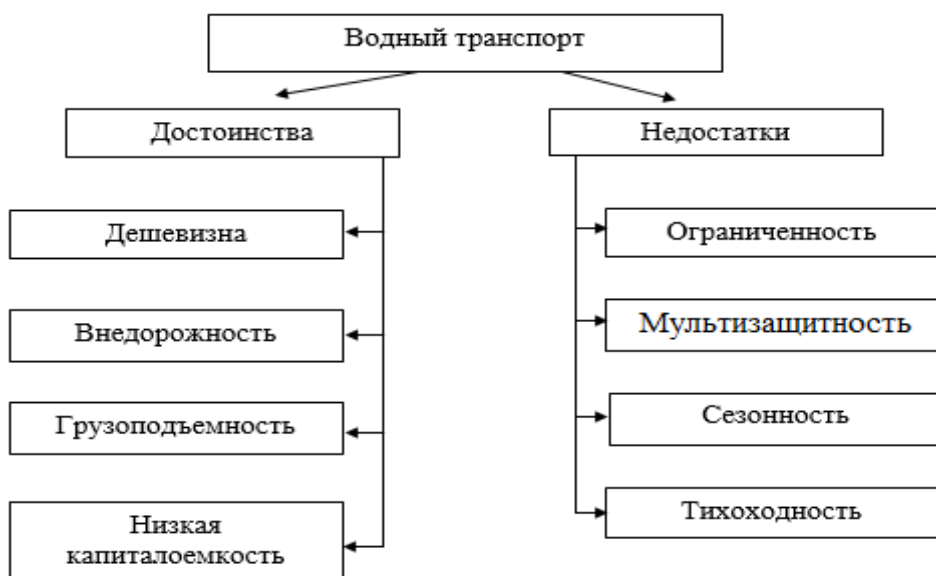


Рисунок 9 – Преимущества и недостатки водного транспорта

Плюсы и минусы использования воздушного типа транспорта. Рыночная сущность воздушного транспорта в ёмкой формулировке основывается на следующей дилемме: быстрота транспортировки в обмен на ее большую стоимость. Воздушный транспорт обладает двумя преимуществами, которые существенно отличают его от других видов транспорта. А именно:

– Скорость, это основное достоинство воздушного транспорта, благодаря которой, авиационные грузы преимущественно могут доставляться в самые короткие сроки, почти в каждое место мира.

– Внедорожность, так как воздушному транспорту почти не нужны никакие дороги на поверхности земли. Потребность в «дорогах» у него имеется лишь только в форме существования аэродромов. Если внедорожность водного транспорта происходит из того, что его «пути» уже сотворены самой природой, то внедорожность воздушного транспорта вытекает из того, что ему вообще не нужны

никакие дороги – ни природные, ни искусственные, т. е. создаваемые трудом самого человека. Потенциально вероятны и порой используются и остальные виды грузового воздушного транспорта, основывающиеся на других принципах передвижения по воздуху, например, применение вертолетов. Все-таки, в целях перемещения грузов в более-менее массовой последовательности никакие другие воздушные средства для транспортировки грузов, кроме самолетов, не используют, так как скорость их передвижения невелика, однако затраты на транспортировку весьма высокие, если мы сравниваем водный транспорт с иными видами.

Помимо основных преимуществ, перечисленных выше, достоинства использования воздушного типа транспорта составляют надежность, сохранность товара и потенциал доставки грузов даже в труднодоступные районы.

Несмотря на то что воздушное движение не нуждается в намеренно построенных для него путях, как это случается в наземном (автомобильном и железнодорожном) транспорте, быстрота перемещения товаров в воздушной среде достигается только за счет большого расхода энергии (топлива), рассчитывая на единицу груза, что подвергает быстрому удорожанию процессов транспортировки единицы груза в расчете на единицу расстояния. По итогу, недостатком использования воздушного транспорта является то, что авиационный транспорт приходится самым дорогостоящим видом грузового транспорта среди всех других. В техническом плане воздушный транспорт обладает важными минусами и ограничениями, сравнения его с другими видами транспорта, а именно:

– Компактность, то есть, самолет обладает твердыми пределами своей вместимости, определяемые величинами грузовых отсеков и общей грузоподъемностью самолета, которые ни при каких условиях не могут быть изменены или «подогнаны» под перевозимый груз. В связи с этим авиатранспорт, перевозя промышленные грузы, обладает достаточно узкими границами. Для транспортировки грузов, а также для перевозки военных и особых грузов, авиация используется в большинстве случаев. Доставка промышленных грузов может быть реализована лишь тогда, когда данного требуют короткие сроки, к примеру, чтобы

не допустить остановки конвейера из-за задержки с поставкой какой-то небольшой, однако важной детали.

– Метеозависимость, другими словами, от условий окружающей среды воздушный транспорт зависит в предельной степени, сравнения с другими видами транспорта, это может быть объективным основанием для несвоевременной доставки груза, нарушения сроки транспортировки. Важно то, что не всегда можно предсказать метеоусловия и потому, надежда на быструю доставку груза самолетом может не оправдаться, хотя сумма больших расходов на перевозку от этого не уменьшится. Недостатками использования воздушного типа транспорта, помимо тех, которые перечислены выше, также является наивысшие тарифы из всех видов транспортировок, также, большая себестоимость перелетов и большие капиталоемкие и энергоемкие перевозки в целом.

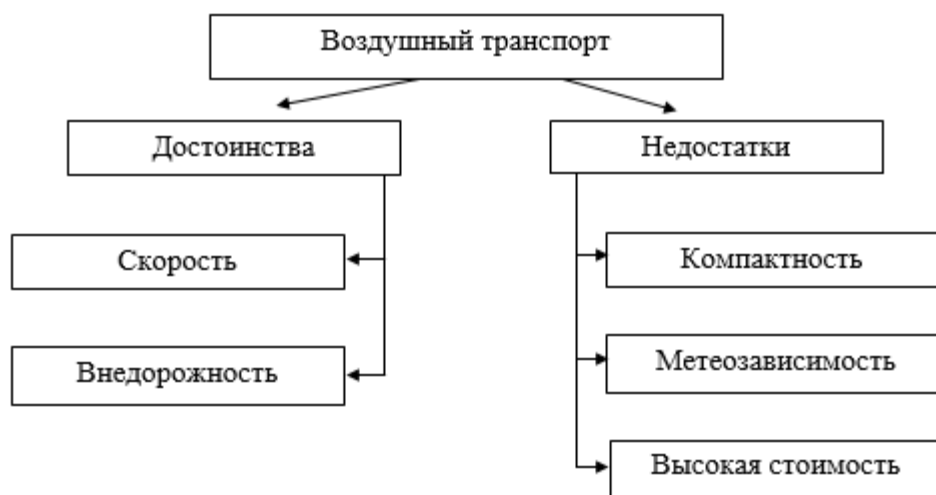


Рисунок 10 – Преимущества и недостатки воздушного транспорта

Каждый вид транспорта в конечном счете используется участниками рынка тогда, когда его достоинства при конкретной транспортировке груза превышают его сравнительные недостатки в большей степени, чем данное имеет место при использовании других видов транспорта. Перечисленные транспорта отличаются целым рядом сравнительных достоинств, то есть относительных преимуществ, а также сравнительными недостатками, по-другому именуемые как отрицательные

черты. Относительную рыночную и таможенную суть любого вида транспорта наилучшим образом демонстрирует цельность его основного достоинства и главного недостатка, для транспорта автомобильного, как одного из видов, – маневренность против затратности, для транспорта железнодорожного, как одного из видов, – масштабность против неманевренности, для водного транспорта, как одного из видов, – дешевизна против длительности, для воздушного транспорта, это скорость против затратности.



Рисунок 11 – Основные достоинства и недостатки каждого типа транспорта

Любой вид транспорта участниками внешнеторговой деятельности в конечном итоге обязан использоваться тогда, когда его достоинства при конкретной транспортировке груза превышают его сравнительные недостатки в большей мере, чем это имеет место при использовании иных видов транспорта. Так как, обычно перевозка груза в международной торговле в сфере таможенной логистики может быть осуществлена самыми различными видами транспорта, у интернациональных юридических лиц всегда располагается предпочтение касательно того, каким видом транспорта и на каких условиях он может реализовать процесс транспортирования товара. Главными особенностями, которые должны учитываться участниками ВЭД при выборе транспортного средства, являются:

– груз, а именно количественные и качественные характеристики груза, такие как количество, вес, габариты, хрупкость, упаковка, и стоимость с точки зрения способности определенного вида транспорта перевозить такой груз;

– местонахождение покупателя и продавца, то есть пункты отправки и доставки груза, местонахождение грузоотправителя и грузополучателя, по отношению друг к другу, к транспортным коммуникациям, всегда имеет важное значения с точки зрения способности конкретного вида транспорта доставить необходимый груз;

– сроки доставки, а также возможность отклонения от них, другими словами, их непосредственные нарушения;

– дальность, то есть расстояние перевозки;

– и конечно же затраты, а именно стоимость перевозки, которая зависит прежде всего от уровня транспортных тарифов и расстояния.

Но, помимо этого, если рассматривать таможенную логистику в целом, существуют ряд других проблем, мешающих совершенствованию данной сферы в современных условиях. Например, достаточно высокая цена экспортно-импортных операций в России, как среди государств-членов ЕАЭС, так и среди других стран. Данные факты заверяют о негативной тенденции воздействия таможенных операций на издержки бизнеса. При этом разбор заграничного опыта показывает, решение данной проблемы достигается путем достижения большой эффективности лишь при установлении партнёрских отношений таможенных служб и бизнеса. То есть, что от качества функционирования таможенной службы зависят обстоятельства и потенциалы развития всей внешнеторговой деятельности государства. Тем самым таможня выступает прямым регулятором процессов, связанных с перемещением товаров и транспортных средств через таможенную границу, и оказывает воздействие на разнообразные составляющие национальной безопасности страны, а именно наполнение федерального бюджета, защита жизни и здоровья жителей, предотвращение таможенных преступлений, обеспечение благосостояния и удовлетворённости потребителей как ввозимых товаров, так и плодов деятельности таможенных органов. Также, вопрос регулирования

интернациональных операций является еще одной трудностью, препятствующей улучшению данной сферы в нынешних реалиях. Для того чтобы решить данную проблему, можно к примеру, модернизировать старые или же основывать новые логистические подходы, которые позволят мгновенно среагировать на видоизменения в соответствии с интернациональной практикой и требованиями общества. Вдобавок, к данным вопросам можно отнести: неэффективность осуществления потенциала таможенного администрирования, недостаточное информирование таможенных органов о ценообразовании, какие-либо новшества в зарубежных государствах, а также мало действенное использование нынешних, инновационных технологий и модернизаций. Использование инновационных технологий, а именно различия скорости и эффективности их внедрения являются еще одним барьером развития таможенной и логистической инфраструктуры.

Благодаря перечисленным видам транспорта, которые представлены выше, а также важным аспектам, которые должны учитываться участниками ВЭД при выборе транспортного средства и их характерных особенностей, позволят участникам внешнеторговой деятельности без труда на предварительном этапе определиться с тем, каким видом транспорта целесообразнее всего осуществлять перевозку груза, во избежание внушительных издержек для организации за максимально короткие сроки, и совершить успешную внешнеторговую сделку.

Выводы по 3 главе. Внешнеторговые потоки имеют большое значение для развития любой страны. Благодаря осуществлению внешнеторговых потоков появляется возможность импортировать товары и услуги, которые не производятся в государстве, в том числе инновационную продукцию, в то же время экспортировать товары, которые имеются в избытке, в другие страны для получения дополнительных финансовых ресурсов. Осуществление успешных, внешнеторговых потоков, успешная реализация процесса экспорта и импорта продукции, а также доставка, невозможны без соответствующего транспорта. Транспорт и таможенный перевозчик являются одними из важнейших функциональных звеньев в общей логистической цепи, непосредственно

связанных с организацией и управлением движением товарных потоков. В нынешних рыночных условиях транспортная логистика играет весьма важную роль, потому что каждая организация сотрудничает с фундаментально торговой средой. Благодаря перечисленным видам транспорта, а также важным аспектам, которые должны учитываться участниками ВЭД при выборе транспортного средства и их характерных особенностей, позволят участникам внешнеторговой деятельности без труда на предварительном этапе определиться с тем, каким видом транспорта целесообразнее всего осуществлять перевозку груза, во избежание внушительных издержек и за максимально короткие сроки.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Главное и основное направление всей таможенной логистики – это обеспечение всех условий для наиболее действенного и эффективного всего функционирования процессов как экспорта, так и импорта определенных товаров, снижение всех издержек как для таможенных органов в целом, так и для других субъектов всей транснациональной торговли. Наиболее эффективная вся таможенная система в целом является главным и основным фактором для явного роста и укрепления всего внешнеторгового и национального товарооборота страны, которая содействует расширению всего транснационального сотрудничества, а также обеспечивает необходимую безопасность всей страны и пополняет правительственный бюджет всего государства в целом. Внешнеторговый оборот в целом ощутимо влияет на экономический рост страны за счет стимулирования совокупного предложения. Таможенные представители, а именно таможенный перевозчик, способствует в реализации своего товара всему бизнес сообществу России, а также является одним из главных элементов таможенной и около таможенной инфраструктуры, именно его услугами пользуются участники ВЭД в целом.

Внешнеторговая и транснациональная деятельность выступает в роли связующей формы между монополистической продукцией разных стран, связующим звеном в этой цепочке выступает таможенная логистика. Она предусматривает обмен товарами, услугами и капиталом между различными странами Сфера таможенной логистики и ее роль в транснациональные торговли предоставляет огромные преимущества для становления и роста экономики, пополнения бюджета государства, поддержания благополучия народа. У России есть все необходимые предпосылки для достижения лидирующей позиции и высочайшего уровня в области международных операций, которые совпадают с ее потенциалом, то есть ёмкий соответствующий рынок, сырьевые резервы, способность удовлетворить как внутренние нужды, так и потребность зарубежных стран мира, довольно высокое техническое развитие по ряду всей отраслевой

промышленности. В связи с ежегодным ростом числа зарегистрированных в реестр таможенных перевозчиков, ежегодно растут объемы внешнеторгового оборота России, увеличиваются объемы экспортируемых и импортируемых товарных групп в страны дальнего зарубежья и страны СНГ. Услуги таможенных перевозчиков становятся все более популярными, в связи с тем, что современные таможенные перевозчики предоставляют целый комплекс услуг, являются гарантом обеспечения таможенного транзита товаров, осуществляют таможенное оформление на таможенной границе, а также быструю и надежную транспортировку товаров. Круг предоставляемых экспресс-перевозчиками услуг достаточно широк и включает обеспечение доставки груза «от двери до двери» с соблюдением всех требований установленного таможенного законодательства.

Внешнеторговые потоки имеют большое значение для развития любой страны. Благодаря осуществлению внешнеторговых потоков появляется возможность импортировать товары и услуги, которые не производятся в государстве, в том числе инновационную продукцию, в то же время экспортировать товары, которые имеются в избытке, в другие страны для получения дополнительных финансовых ресурсов. Осуществление успешных, внешнеторговых потоков, успешная реализация процесса экспорта и импорта продукции, а также доставка, невозможны без соответствующего транспорта. Транспорт и таможенный перевозчик являются одними из важнейших функциональных звеньев в общей логистической цепи, непосредственно связанных с организацией и управлением движением товарных потоков. В нынешних рыночных условиях транспортная логистика играет весьма важную роль, потому что каждая организация сотрудничает с фундаментально торговой средой. Благодаря перечисленным видам транспорта, а также важным аспектам, которые должны учитываться участниками ВЭД при выборе транспортного средства и их характерных особенностей, позволят участникам внешнеторговой деятельности без труда на предварительном этапе определиться с тем, каким видом транспорта целесообразнее всего осуществлять перевозку груза, во избежание внушительных издержек и за максимально короткие сроки.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Федеральный конституционный закон от 21.03.2014 N 6 – ФКЗ «О принятии в Российскую Федерацию Республики Крым и образовании в составе Российской Федерации новых субъектов – Республики Крым и города федерального назначения Севастополя». – в ред. Протокола от 04.04.2020. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <https://clck.ru/NwnnE> – (18.05.2020).
- 2 Федеральный закон от 08.12.2003 N 164 – ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности». – в ред. Протокола от 01.05.2019 г. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_45397/ – (16.05.2020).
- 3 Федеральный закон от 03.04. 2017 г. N 52 – ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок». [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_214797/ – (10.05.2020).
- 4 Закон РФ от 21.05.1993 N 5003-1 «О таможенном тарифе» – в ред. Протокола от 18.02.2020 г. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_1995/ – (13.05.2020).
- 5 Указ Президента РФ от 24 июня 2019 г. N 293 «О продлении действия отдельных специальных экономических мер в целях обеспечения безопасности Российской Федерации». [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_327381/ – (22.05.2020).
- 6 Указ Президента РФ от 12 июля 2018 г. N 420 «О продлении действия отдельных специальных экономических мер в целях обеспечения безопасности Российской Федерации». [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_302242/ – (21.05.2020).
- 7 Указ Президента РФ от 30 июня 2017 г. N 293 «О продлении действия отдельных специальных экономических мер в целях обеспечения безопасности Российской Федерации».

Федерации». [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_218969/ – (21.05.2020).

8 Указ Президента РФ от 29.05.2016 г. N 305 «О продлении действия отдельных специальных экономических мер в целях обеспечения безопасности Российской Федерации». [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_200329/ – (21.05.2020).

9 Указ Президента РФ от 24.06.2015 N 320 «О продлении действия отдельных специальных экономических мер в целях обеспечения безопасности Российской Федерации». [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_181588/ – (20.05.2020).

10 Указ Президента РФ от 06.08.2014 N 560 «О применении отдельных специальных экономических мер в целях обеспечения безопасности Российской Федерации». – в ред. Протокола от 24.06.2019 г. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_166922/ – (19.05.2020).

11 Постановление Правления ТПП РФ от 28.06.2012 N 54-5 «О свидетельствовании торгового обычая (обычая делового оборота), принятого в Российской Федерации». [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <https://clck.ru/NwntQ> – (11.05.2020).

12 Распоряжение Правительства РФ от 17.11.2008 N 1662-р «О Концепции долгосрочного социально – экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года». – в ред. Протокола от 28.09.2018. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <https://clck.ru/GFpun> – (15.05.2020).

13 Приказ ФТС России от 08.02.2019 N 225 «Об утверждении Административного регламента Федеральной таможенной службы по предоставлению государственной услуги по введению реестра таможенных перевозчиков». [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_329045/ – (27.05.2020).

- 14 Приказ ФТС России от 29.09.2015 г. N 1967 «О внесении изменений в приложение к приказу ФТС России от 07.08.2014 г. N 1496». [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/456045518> – (22.05.2020).
- 15 Приказ ФТС России от 14.08.2015 г. N 1661 «О внесении изменений в приказ ФТС России от 07.08.2014 г. N 1496». [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_213042/ – (22.05.2020).
- 16 Приказ ФТС России от 25.06.2015 г. N 1266 «О внесении изменений в приказ ФТС России от 07.08.2014 N 1496». [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_213040/ – (22.05.2020).
- 17 Приказ ФТС России от 07.08.2014 N 1496 «О мерах по реализации Указа президента Российской Федерации от 06.08.2014 г. N 560». – в ред. Протокола от 29.09.2015 г. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <https://clck.ru/Nwo9x> – (19.05.2020).
- 18 Приказ ФТС России от 28.08.2014 N 1662 «О внесении изменений в приказ ФТС России от 07.08.2014 г. N 1496». [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_213040/ – (22.05.2020).
- 19 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза» (приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). – ред. от 01.01.2018 г. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/ – (24.05.2020).
- 20 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза» (приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). – ред. от 01.01.2018 г. – Раздел IV. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <https://clck.ru/NwkD5> – (14.05.2020).
- 21 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза» (приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). – ред. от 01.01.2018 г. – Глава 56. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <https://clck.ru/NwnaG> – (17.05.2020).

- 22 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза» (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). – ред. от 01.01.2018 г. – Глава 45. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <https://clck.ru/NwkJ2> – (15.05.2020).
- 23 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза» (приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). – ред. от 01.01.2018 г. – Ст. 166. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <https://clck.ru/NwkWe> – (16.05.2020).
- 24 «Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года».– в ред. Протокола от 19.04.2012 г. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/1900699> – (09.05.2020).
- 25 «Конвенция ООН о морской перевозке грузов». [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/1902905> – (09.05.2020).
- 26 «Конвенция о международных железнодорожных перевозках». – в ред. Протокола от 03.06.1999 г. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/902302611> – (09.05.2020).
- 27 «Соглашение о Международном железнодорожном грузовом сообщении». – в ред. Протокола от 01.06.2017 г. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/1901924> – (09.05.2020).
- 28 «Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок». – в ред. Протокола от 28.09.1955 г. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/1900153> – (09.05.2020).
- 29 «Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок». – ратифицирована ФЗ N 52 от 03.04.2017 г. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/901784390/> – (09.05.2020).
- 30 «Конвенция о договоре международной перевозки грузов по дорогам». – в ред. Протокола от 05.07.1978 г. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/1900717/> – (10.05.2020).

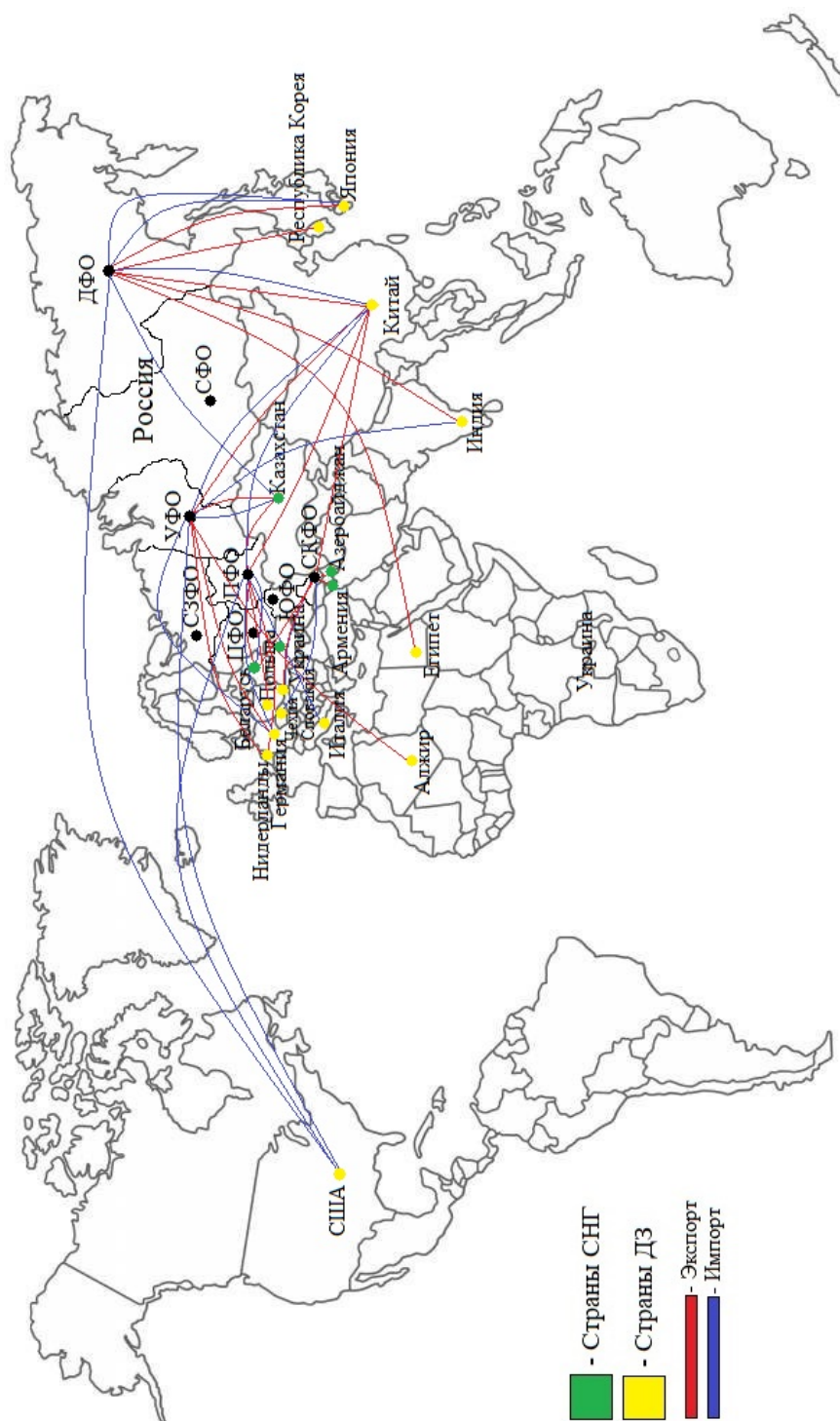
- 31 «Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП». [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/1900316> – (10.05.2020).
- 32 «Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров». – Ст.9, пп.1,2. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/9010417> – (12.05.2020).
- 33 Барамзин, С.В. Управление качеством логистических процессов: учебное пособие [текст] / С.В. Барамзин. – М.: Издательство Российской таможенной академии, 2011. – С. 45 – 52.
- 34 Альбеков, А.У. Таможенная логистика: учебное пособие [текст] / С.Н. Гамидуллаев, А.В. Парфенов. – Санкт-Петербург: Троицкий мост, 2013. – С. 11-17.
- 35 Берёзкина, Н.Н. Применение методов и моделей прикладной логистики к выполнению таможенных операций: учебное пособие [текст] / Н.Н. Берёзкина. – Вестник ИНЖЭКОНа: Серия: Экономика N 7, 2013. – С. 124-126.
- 36 Чуфаровский, Ю.В. Таможенное право: учебное пособие [текст] / Ю.В. Чуфаровский – М.: Издательство Эксмо, 2005. – 160 с.
- 37 Прокушев, Е.Ф. Внешнеэкономическая деятельность: учебник [текст] / Е.Ф. Прокушев, А.А. Костин, под ред. Е.Ф Прокушева – М.: Издательство Юрайт, 10-е издание, 2019. – 450 с.
- 38 Российский национальный комитет Международной торговой палаты, ICC Russia. – издание ICC № 723 ER. [электронно-цифровой ресурс]. – режим доступа: <http://www.iccwbo.ru/> – (11.05.2020).
- 39 Приказ ГТК РФ от 27.11.2003 N 1343 «Об утверждении положения о включении юридических лиц в Реестр таможенных перевозчиков и порядке его применения». – утратил силу с 20.04.2008 г.
- 40 Приказ ФТС России от 31.10.2007 N 1351 «Об утверждении Административного регламента Федеральной таможенной службы по исполнению государственной функции по введению Реестра таможенных перевозчиков (с изменениями на 25.04.2009 г.)». – утратил силу с 30.09.2011 г.

41 Приказ ФТС России от 30.09.2011 N 1992 «Об утверждении Административного регламента Федеральной таможенной службы по предоставлению государственной услуги по введению реестра таможенных перевозчиков (с изменениями на 20.11.2015 г.)» - утратил силу с 15.08.2019 г.

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Товарные потоки Дальневосточного, Уральского, Приволжского и Северокавказского округов



ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Товарные потоки Сибирского, Северо-Западного, Центрального и Южного округов

